FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERILAKU *SAFETY RIDING* PADA PENGENDARA OJEK PANGKALAN DI KECAMATAN MATRAMAN, JAKARTA TIMUR

SKRIPSI

Disusun Oleh :

MUHAMMAD FADLI ROSANDHI

NIM. 031911031

PRODI D.IV KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA

FAKULTAS ILMU KESEHATAN DAN TEKNOLOGI

UNIVERSITAS BINAWAN

JAKARTA

2023

FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERILAKU *SAFETY RIDING* PADA PENGENDARA OJEK PANGKALAN DI KECAMATAN MATRAMAN, JAKARTA TIMUR

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Kesehatan

Disusun Oleh :

MUHAMMAD FADLI ROSANDHI

NIM. 031911031

PRODI D.IV KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA

FAKULTAS ILMU KESEHATAN DAN TEKNOLOGI

UNIVERSITAS BINAWAN

JAKARTA

2023

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Muhammad Fadli Rosandhi

NIM : 031911031

Prodi : Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang saya susun dengan judul Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku *Safety riding* Pada Pengendara Ojek Pangkalan Di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.

Adalah benar-benar hasil dari karya saya sendiri dan bukan merupakan plagiat dari skripsi orang lain. Apabila pada kemudian hasil saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademi yang berlaku (cabut predikat kelulusan dan gelar sarjana.

Jakarta, 13 Juli 2023



Muhammad Fadli Rosandhi

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik Universitas Binawan, saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Muhammad Fadli Rosandhi

NIM : 031911031

Prodi : Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Jenis Karya : Skripsi

Dengan pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Binawan Hak Bebas Royalti Non-Eksklutif (Non-Exclusive Royalty Free Right) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

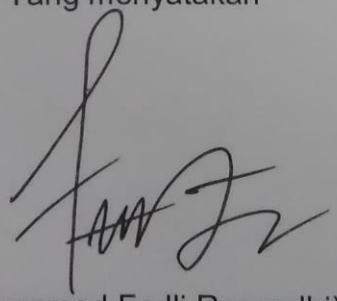
Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku *Safety riding* Pada Pengendara Ojek Pangkalan Di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.

Beserta perangkat yang ada (apabila diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja Universitas Binawan berhak menyimpan, mengalihkan data/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggung jawab saya pribadi.

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 13 Juli 2023

Yang menyatakan



(Muhammad Fadli Rosandhi)

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Muhammad Fadli Rosandhi

NIM : 031911031

Prodi : Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Judul : Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Perilaku *Safety riding* pada Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.

Skripsi ini telah diperahankan dihadapan dewan Penguji Skripsi Program Studi Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada tanggal 13 Juli 2023 dan telah diperbaiki sesuai masukan Dewan Penguji.

Jakarta, 30 Juli 2023

Penguji I

(Lulus Suci Hendrawati, S.Kom., M.Si.)

Penguji II

(Dr. Uci Sulandari, ST., M.Si)

Pembimbing

(Putri Winda Lestari, S.KM., M.Kes)

LEMBAR RIWAYAT HIDUP

A. Data Pribadi

1.	Nama	: Muhammad Fadli Rosandhi
2.	Tempat, Tanggal Lahir	: Jakarta, 26 Februari 2001
3.	Jenis Kelamin	: Laki - Laki
4.	Agama	: Islam
5.	Status	: Belum Menikah
6.	Alamat	: Jalan Kayu Manis VII, Matraman, Jakarta Timur
7.	Email	: Fadlirosandhi@gmail.com

B. Riwayat Pendidikan Formal

1.	Tahun 2007-2013	: SD Negeri 17 Pagi Jakarta
2.	Tahun 2013-2016	: SMP Negeri 97 Jakarta
3.	Tahun 2016-2019	: SMA Negeri 22 Jakarta
4.	Tahun 2019-2023	: Universitas Binawan

KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan untuk Allah SWT. Tuhan yang Maha Esa, karena atas rahmat dan karunia – Nya peneliti dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul “Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku *Safety riding* Pada Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur”

Peneliti menyadari jika dalam penyusunan skripsi ini telah mendapatkan banya dukungan dari banyak pihak. Oleh karena itu peneliti menyampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantukelancaran dalam penyusunan skripsi ini. Ucapan terima kasih peneliti ucapkan kepada :

1. Allah SWT yang telah memberikan kelancaran, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Kedua Orang Tua peneliti yang selalu memberikan doa dan dukungan baik dukungan moral maupun materi.
3. Ibu Yunita Sari Purba, SST.K3 MA selaku Kepala Program Studi Keselamatan dan Kesehatan Kerja Universitas Binawan.
4. Ibu Putri Winda Lestari, S.KM., M.Kes selaku dosen pembimbing skripsi yang selalu memberi arahan dan bimbingan kepada peneliti.
5. Ibu Lulus Suci Hendrawati, S.Kom., M.Si. dan Ibu Dr. Uci Sulandari, ST., M.Si selaku dosen penguji.
6. Segenap Dosen Program Studi Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang telah memberikan ilmunya kepada saya.
7. Untuk Dava, Bagas, dan Rivaldi yang telah berjuang bersama – sama dari awal perkuliahan hingga semester akhir ini.
8. Untuk teman – teman mahasiswa K3 2019 lainnya yang tidak bisa disebutkan satu persatu.
9. Untuk diri saya sendiri yang berusaha sebaik mungkin untuk menyelesaikan skripsi ini.
10. Untuk semua pihak yang tidak saya sebutkan satu persatu yang telah memberikan dukungan kepada saya untuk menyelesaikan skripsi ini

Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh sebab itu, peneliti sangat mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun untuk menyempurnakan skripsi ini.

Jakarta, Juli 2023

Muhammad Fadli Rosandhi

ABSTRAK

Nama : Muhammad Fadli Rosandhi

Program Studi : Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Judul : Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku *Safety riding* Pada Pengendara Ojek Pangkalan Di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.

Latar Belakang :

Safety riding atau keselamatan berkendara adalah kondisi perilaku berkendara aman yang dapat membantu menghindari kecelakaan dalam mengendarai sepeda motor. Ditemukan banyak pengendara ojek pangkalan yang minim perlengkapan pelindung ketika mengendarai sepeda motor, belum mempunyai atau tidak membawa maupun STNK saat perjalanan. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di kecamatan matraman, Jakarta Timur.

Metode :

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan menggunakan desain *Cross-Sectional*. Populasi pada penelitian ini adalah 82 orang. Sampel pada penelitian ini adalah 45 pengendara ojek pangkalan yang tersebar di wilayah Kecamatan Matraman, Jakarta Timur. Instrumen penelitian pada penelitian ini adalah kuesioner. Data dikumpulkan dengan melakukan penyebaran kuesioner. Data yang telah dikumpulkan kemudian dianalisis menggunakan analisis univariat dan bivariat dengan uji chi square.

Hasil

Dari penelitian yang telah dilakukan, sebanyak 18 responden memiliki perilaku *safety riding* yang aman. Diketahui bahwa faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* adalah faktor usia (p=0,037), tingkat pendidikan (p=0,016), dan pengetahuan (p=0,000). Sedangkan faktor yang tidak berhubungan dengan perilaku *safety riding* adalah faktor masa kerja (p=0,506).

Simpulan :

Faktor yang memiliki hubungan dengan perilaku *safety riding* adalah faktor usia, tingkat pendidikan, dan pengetahuan. Sedangkan faktor yang tidak berhubungan dengan perilaku *safety riding* adalah masa kerja.

Kata Kunci : *Safety riding,* Ojek Pangkalan, Matraman

ABSTRACT

Name : Muhammad Fadli Rosandhi

Study Program : Occupational Safety And Health

Title : Factors Influencing Safety riding Behavior on Base Motorcycle Riders in Matraman District, East Jakarta.

Background :

Safety riding, or safety driving, is a condition of safe driving behavior that can help avoid accidents when riding a motorcycle. It was found that many base ojek riders had minimal protective equipment when riding a motorcycle and did not have or carry a vehicle registration certificate when traveling. The purpose of this study was to determine the factors that influence safe riding behavior among motorcycle taxi drivers in Matraman District, East Jakarta.

Methods :

This research is a quantitative study using a cross-sectional design. The population in this study was 82 people. The sample in this study consisted of 45 motorbike taxi drivers spread across the Matraman District, East Jakarta. The research instrument in this study was a questionnaire. Data was collected by distributing questionnaires. The data that has been collected is then analyzed using univariate and bivariate analysis with the chi-square test.

Result :

From the research that has been done, as many as 18 respondents have safe riding behaviors. It is known that factors related to safe riding behavior are age (p = 0.037), level of education (p = 0.016), and knowledge (p = 0.000). While the factor that is not related to safe riding behavior is the length of service (p = 0.506)

Conclusion :

Factors that have a relationship with safe riding behavior are age, education level, and knowledge. While the factor that is not related to safe riding behavior is the period of service

***Keywords**: Safety riding Behavior, Basic Ojek, matraman*

DAFTAR ISI

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS i
LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ii
ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS ii
LEMBAR PENGESAHAN iii
LEMBAR RIWAYAT HIDUP iv
KATA PENGANTAR v
ABSTRAK vii
ABSTRACT viii
BAB I PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Rumusan Masalah 3
1.3 Tujuan 4
1.3.1. Tujuan Umum 4
1.3.2. Tujuan Khusus 4
1.4 Manfaat 4
1.4.1 Bagi Peneliti 4
1.4.2 Bagi Universitas Binawan 4
1.4.3 Bagi Pengendara Ojek Pangkalan. 5
1.5 Ruang lingkup 5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA 6
2.1 Perilaku 6
2.1.1 Proses Perubahan Perilaku 6
2.1.2 Faktor Penentu Perilaku 7
2.2 Keselamatan Berkendara (*Safety riding)* 8
2.2.1 Komponen *Safety riding* 8
2.3 Faktor – Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety riding* 16
2.3.1 Faktor Internal 16
2.3.2 Faktor Eksternal 21
2.4 Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 23
2.5 Kerangka Teori 25
BAB III METODOLOGI PENELITIAN 26

3.1 Kerangka Konsep 26
3.2 Hipotesis 26
3.3 Jenis dan Rancangan Penelitian 27
3.4 Populasi dan Sampel Penelitian 28
3.5 Definisi Operasional 30
3.6 Sumber Data Penelitian 32
3.7 Instrumen Penelitian 32
3.8 Pengumpulan Data 33
3.9 Pengolahan dan Analisis Data 34
3.9.1 Pengolahan Data 34
3.9.2 Analisis Data 35
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN 37
4.1. Gambaran Lokasi Penelitian 37
4.2. Hasil Penelitian 38
4.2.1. Analisis Univariat 38
4.2.2. Analisis Bivariat 41
4.3. Pembahasan 44
4.4. Keterbatasan Penelitian 47
BAB V 48
KESIMPULAN DAN SARAN 48
A. Kesimpulan 48
B. Saran 48
DAFTAR PUSTAKA 50
LAMPIRAN 53

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Helm *Full Face* 11
Gambar 2.2 Helm *Open Face* 11
Gambar 2.3 Sepatu Berkendara Sesuai SNI 12
Gambar 2.4 Jaket Berkendara 13
Gambar 2.5 Sarung Tangan Berkendara 13
Gambar 2.6 Kerangka Teori 25
Gambar 3.1 Kerangka Konsep 26

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Definisi Operasional 30

Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi Usia Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur 38

Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Tingkat Pendidikan Pengendara Ojek Pangkalan DI Kecamatan Matraman, Jakarta Timur 38

Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Masa Kerja Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur 39

Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Pengetahuan Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur. 39

Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Perilaku *Safety riding* Pada Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur. 40

Tabel 4.6 Distribusi Jawaban Perilaku *Safety riding* Pada Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur. 40

Tabel 4.7 Tabulasi Silang Hubungan Usia Dengan Perilaku *Safety riding* Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur. 42

Tabel 4.8 Tabulasi Silang Hubungan Tingkat Pendiidkan Dengan Perilaku *Safety riding* Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur. 42

Tabel 4.9 Tabulasi Silang Hubungan Masa Kerja Dengan Perilaku *Safety riding* Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur. 43

Tabel 4.10 Tabulasi Silang Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku *Safety riding* Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur. 44

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Lembar Persetujuan. 53
Lampiran 2 Kuesioner Penelitian 54
Lampiran 3 Dokumentasi 59
Lampiran 4 Output SPSS. 60

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Korlantas Polri pada tahun 2022 mengungkapkan Jumlah kecelakaan kendaraan bermotor termasuk sepeda motor mencapai 120.284 kasus dengan 85.691 kasus yang menjadi penyebab kecelakaan. Angka tersebut merupakan akumulasi dari Januari hingga September 2022. Angka tersebut turun 12% jika dibandingkan dengan tahun 2021 yang mencapai 97.095 kasus. Dari jumlah mutlak kasus kecelakaan, 16.115 kasus di antaranya membuat pengemudi dan penumpang luka parah. Sedangkan luka berat bertambah menjadi 7.918 kasus. Dengan penemuan – penemuan tersebut, bisa dikatakan sepeda motor menyumbang jumlah kecelakaan motor terbesar di jalanan Indonesia, khususnya hingga 80 persen [1].

Faktor kendaraan, unsur manusia, faktor jalan, dan faktor kondisi cuaca merupakan variabel penyebab terjadinya kecelakaan motor[2]. Selain itu manusia juga wajib dalam menjaga keselamatannya dengan mematuhi setiap peraturan lalu lintas. Dalam Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 diatur mengenai penggunaan helm bagi pengendara dan penumpang, sarana perlengkapan yang lain seperti pemakaian kaca spion yang sesuai, kelengkapan SIM dan STNK, dan juga kelengkapan sepeda motor dan atribut pengendara sesuai standar yang sudah ditentukan[3].

Ojek adalah transportasi umum informal di Indonesia yang berupa sepeda motor sebagai kendaraannya, ojek merupakan angkutan umum yang lebih cepat dan fleksibel dibandingkan dengan angkutan umum lainnya karena menggunakan tekhnologi yang sederhana. Di Indonesia saat ini ojek terbagi menjadi 2 kelompok, yakni Ojek Pangkalan dan juga Ojek Online. Ojek online merupakan sarana layanan transportasi ojek secara daring, seluruh aktivitas

pengendara ojek online di kontrol oleh perusahaan, perusahaan juga akan menindak pengendara ojek online yang melakukan pelanggaran jika adanya aduan dari masyarakat.

Ojek pangkalan merupakan ojek dengan pengoperasian yang masih tradisional dan umumnya ojek pangkalan bergerak secara pribadi dan tidak terikat perusahaan[2]. Karena tidak terikat dan diawasi oleh perusahaan, banyak dari pengendara ojek pangkalan yang mengabaikan keselamatan penumpang dengan tidak memberikan alat pelindung diri secara lengkap dengan alasan jarak yang dekat, ataupun berkendara melawan arus kendaraan, tentunya hal ini membahayakan pengendara maupun penumpang serta pengguna jalan lainnya, maka dari itu perlu adanya penerapan *safety riding* lebih lanjut agar tidak terjadi kecelakaan lalu lintas dan dapat menekan angka kecelakaan.

Kecamatan Matraman merupakan wilayah dengan kondisi lalu lintas serta jalanan yang ramai, tak sedikit pengendara sepeda motor pada wilayah kecamatan Matraman melakukan pelanggaran dan membahayakan pengendara lainnya, pelanggaran yang biasa terjadi pada wilayah Kecamatan Matraman diantaranya adalah melawan arus berkendara, tidak menggunakan helm, serta berkendara secara ugal – ugalan. Hal ini juga dilakukan oleh pengendara ojek pangkalan pada wilayah Kecamatan Matraman, banyak dari pengendara ojek pangkalan yang minim perlengkapan pelindung ketika mengendarai sepeda motor, seperti helm maupun sarung tangan, dan bahkan mungkin ada pengendara ojek pangkalan yang belum mempunyai SIM (Surat Izin Mengemudi) ataupun tidak membawa STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) saat perjalanan. Hal ini memperkuat alasan untuk menerapkan perilaku *safety riding* agar dapat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Melihat dari uraian diatas maka peneliti ingin melihat perilaku mengendarai sepeda motor pada pengendara ojek pangkalan, saat

ini belum diketahui bagaimana perilaku mengenai keselamatan berkendara pada pengendara ojek pangkalan. Padahal penerapan perilaku *safety riding* penting guna mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

Oleh sebab itu, dari uraian diatas peneliti tertarik untuk meneliti dengan judul “Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku *Safety riding* Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur “ sebagai salah satu upaya dalam meminimalisir kejadian kecelakaan lalu lintas akibat kesalahan dan kelalaian berkendara pada manusia.

1.2 Rumusan Masalah

Dengan jumlah kecelakaan yang cenderung tinggi dan merupakan masalah yang sangat serius karena kecelakaan karena akan merugikan banyak pihak, oleh karena itu rumusan masalah pada penelitian kali ini adalah : Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku *Safety riding* Pengendara Ojek Pangkalan Di Daerah Kecamatan Matraman, Jakarta Timur?

Adapun pertanyaan penelitian adalah :

1. Bagaimana hubungan usia dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur?
2. Bagaimana hubungan tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur?
3. Bagaimana hubungan masa kerja dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur?
4. Bagaimana hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur?

1.3 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjawab pertanyaan seputar topik penelitian berdasarkan latar belakang diatas, tujuan penelitian ini antara lain :

1.3.1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor faktor yang mempengaruhi perilaku *safety riding* pengendara ojek pangkalan di daerah Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.

1.3.2. Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui hubungan usia dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.
2. Untuk mengetahui hubungan tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.
3. Untuk mengetahui hubungan masa kerja dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.
4. Untuk mengetahui hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.

1.4 Manfaat

1.4.1 Bagi Peneliti

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

1.4.2 Bagi Universitas Binawan

1) Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi mengenai faktor – faktor yang mempengaruhi perilaku *safety riding*

2) Hasil penelitian ini dapat memberi informasi kepada peneliti selanjutnya yang berkaitan dengan faktor – faktor yang mempengaruhi perilaku *safety riding*

1.4.3 Bagi Pengendara Ojek Pangkalan.

Sebagai informasi mengenai *safety riding* dan menumbuhkan kesadaran ojek pangkalan mengenai pentingnya *safety riding* untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas

1.5 Ruang lingkup

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor – faktor yang mempengaruhi perilaku *safety riding* kendaraan sepeda motor pada pengendara ojek pangkalan yang ada di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur. Penelitian ini akan dilaksanakan pada bulan Maret hingga Juni tahun 2023 di sekitar daerah Matraman, Jakarta Timur. Penelitian ini ditujukan kepada pengendara ojek pangkalan. Penelitian ini akan dilakukan dengan cara penyebaran kuesioner kepada pengendara ojek pangkalan sebagai sumber data penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Perilaku

Perilaku adalah suatu kegiatan atau aktifitas organisme (makhluk hidup) yang bersangkutan. Oleh sebab itu, dari sudut pandang biologis semua makhluk hidup mulai tumbuh-tumbuhan, binatang sampai dengan manusia itu berperilaku, karena mereka mempunyai aktifitas masing – masing [4].

Perilaku manusia merupakan hasil dari segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan. Dengan kata lain, perilaku merupakan respon/reaksi seorang individu terhadap stimulus yang berasal dari luar maupun dari dalam dirinya. Respon ini dapat bersifat pasif (tanpa tindakan : berpikir, berpendapat, bersikap) maupun aktif. Perilaku pada dasarnya berorientasi pada tujuan. Dengan perkataan lain, perilaku kita pada umumnya dimotivasi oleh suatu keinginan untuk mencapai tujuan tertentu. Tujuan spesifik tersebut tidak selalu diketahui secara sadar oleh individu yang bersangkutan [5].

2.1.1 Proses Perubahan Perilaku

Terbentuknya dan perubahan perilaku manusia terjadi dikarenakan adanya proses interaksi antara individu dengan lingkungan melalui suatu proses yakni proses belajar. Oleh sebab itu, perubahan perilaku dan proses belajar itu sangat erat kaitannya. Perubahan perilaku merupakan hasil dari proses belajar. Proses pembelajaran yang terjadi pada diri individu terjadi dengan baik apabila proses pembelajaran tersebut menghasilkan perubahan perilaku yang relatif permanen [4].

Dengan demikian dikatakan bahwa proses pembelajaran terjadi bila individu tersebut berperilaku, bereaksi dan menanggapi sebagai hasil dari pembelajarannya dengan cara

yang berbeda dari individu tersebut berperilaku sebelumnya. Beberapa strategi proses perubahan perilaku [4] :

a. Menggunakan Kekuasaan atau Dorongan

Proses perubahan perilaku ini menghasilkan perubahan perilaku yang cepat, tetapi perubahan perilaku tersebut belum tentu berlangsung lama karena perubahan perilaku yang terjadi tidak berdasarkan kesadaran diri sendiri [4].

b. Pemberian Informasi

Pada proses ini perubahan perilaku akan memakan waktu yang lama, tetapi perubahan yang dicapai akan bersifat langgeng karena didasari pada kesadaran diri sendiri [4].

c. Diskusi dan Partisipasi

Proses perubahan perilaku ini membutuhkan waktu yang sangat lama dibandingkan dengan kedua cara diatas, tetapi cara ini jauh lebih baik karena proses perubahannya dengan cara melibatkan secara langsung, memberikan informasi-informasi, dan pesan-pesan untuk proses perubahan perilaku [4].

2.1.2 Faktor Penentu Perilaku

Meskipun perilaku adalah bentuk respons atau reaksi terhadap stimulus atau rangsangan dari manusia, namun dalam memberikan respons sangat tergantung pada karakteristik atau faktor – faktor lain dari orang yang bersangkutan [6].

Hal ini berarti bahwa meskipun stimulusnya sama bagi beberapa orang, namun respon setiap orang berbeda. Faktor-faktor yang membedakan respon terhadap stimulus yang berbeda disebut determinan perilaku [6].

Faktor penentu perilaku dapat dibedakan menjadi dua, yaitu [6]:

a. Faktor Internal

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

b. Faktor Eksternal

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

.

2.2 Keselamatan Berkendara (*Safety riding)*

Safety riding atau keselamatan berkendara adalah kondisi perilaku berkendara aman yang dapat membantu menghindari kecelakaan dalam mengendarai sepeda motor. Terkait dengan sistem berkendara yang aman, hal - hal yang harus tersedia saat berkendara dan kondisi kendaraan yang memungkinkan untuk digunakan [7].

Safety riding dilakukan untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. Inti dari *safety riding* itu sendiri adalah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan lain. *Safety riding* berarti berkendara sepeda motor dengan aman, sesuai aturan. Pokok utama dari *safety riding* adalah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan yang lain [2].

2.2.1 Komponen *Safety riding*

Terdapat beberapa komponen *safety riding* yang perlu diketahui dan diterapkan, diantaranya adalah :

A. Kondisi Pengendara

Sebelum berkendara atau menempuh jarak yang jauh, setiap pengendara dianjurkan untuk melakukan pemanasan atau meregangkan otot. Hal ini dilakukan agar *body* dan *mindset* pengendara terlihat prima,

sehingga tidak ada masalah sama sekali dengan objektifnya[8]. Kondisi tubuh yang baik mencakup pengemudi yang selalu siap, penuh perhatian, dan memiliki perilaku berkendara yang baik [2].

1) Kewaspadaan

Terlepas dari apakah Anda mahir mengemudi dan mengetahui jalan yang Anda lalui, kewaspadaan saat mengemudi sangat penting. Selain fokus pada rambu-rambu lalu lintas yang dipasang, fokus pada elemen lingkungan. Kaca spion di sisi kiri dan kanan kendaraan dapat membantu pengecekan kondisi lalu lintas di belakang kita[2].

2) Kesadaran

Kesadaran adalah salah satu bagian dari *security riding* agar kita mengetahui kendala dan kapasitas kendaraan. Misalnya karena ketidaksempurnaan kemampuan rem, di mana dalam berkendara yang sehat ditunjukkan bagaimana meningkatkan akal untuk mencapai rem berhenti atau mengganti gigi tanpa melepaskannya sama sekali[2].

3) Tingkah Laku

Tingkah laku yang baik, hebat, serta sigap saat berada di belakang pengendara lain, diharapkan pengendara dapat mengantisipasi potensi bahaya yang ditimbulkan oleh pengendara lain, sehingga mereka terlindungi dengan baik dan terhindar dari tabrakan otomatis[2].

B. Memakai Alat Pelindung Diri

Mengendarai kendaraan bermotor juga membutuhkan perangkat keras pertahanan individu (APD) penjelajah untuk pengendara sepeda motor, berencana untuk lebih mengembangkan keamanan saat mengendarai sepeda.

Perangkat pertahanan individu adalah perangkat yang dapat melindungi seseorang dalam pekerjaannya, termasuk pengendara sepeda motor [9]. Setiap APD yang digunakan harus memenuhi kebutuhan, khususnya nyaman dipakai, tidak mengganggu aktivitas yang dilakukan, dan memberikan perlindungan yang efektif terhadap bahaya. Perlengkapan pertahanan individu penting yang digunakan terdiri dari :

1) Helm

Helm atau pelindung kepala adalah perangkat pertahanan individu utama dan harus dipakai oleh pengendara sepeda motor dan pelancong yang dapat mengurangi luka serius yang mungkin timbul jika terjadi kecelakaan mobil. UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pengendara harus selalu mengenakan helm standar Indonesia (SNI) [10]. Berikut merupakan helm dengan standar masyarakat Indonesia yang dapat melindungi pengendara sepeda motor, yaitu [11]:

a) Helm *Full Face*, helm dengan pelindung kepala yang memenuhi pedoman kesehatan bagi pengendara sepeda motor karena memiliki tingkat keamanan yang sangat tinggi. Helm ini memberi perlindungan pada wajah meskipun mampu melindungi kepala dari pengaruh. Elemen utamanya adalah monitor rahang yang melipat di atas rahang dan rahang. Di atas jam tangan garis rahang terdapat bukaan tinjauan yang memungkinkan pemakai helm memiliki visibilitas maksimum sesuai dengan kebutuhan penglihatan menyamping dan vertikal [2].



2.1 Gambar Helm Full Face

Sumber : Google.com

b) Helm *Open Face*, helm *open face* memiliki cangkang luar yang keras dan lapisan dalam yang dapat dihancurkan untuk memberikan perlindungan benturan standar. Helm ini hanya memberikan perlindungan terbatas pada dagu dan rahang jika dibandingkan dengan helm full face. Helm ini mungkin memiliki visor yang dapat dipasang dan dilepas yang memberikan perlindungan mata terbatas [12].



Gambar 2.2 Helm Open Face

Sumber : Google.com

2) Sepatu

Sepatu yang digunakan dalam berkendara merupakan sepatu yang dapat memberikan rasa aman dan nyaman pada seluruh lapisan kaki. Sepatu yang dianjurkan untuk dipakai adalah sepatu keselamatan, penggunaan sepatu kesehatan

diharapkan dapat mengurangi efek yang didapat jika Anda mengalami kecelakaan. Kemampuan sepatu untuk melindungi kaki bagian bawah. Sepatu dapat mengurangi efek langsung pada kaki pengendara sepeda motor saat terjadi tabrakan. Sepatu harus ditujukan untuk bersepeda dan terbuat dari kulit atau bahan rekayasa padat lainnya. Melindungi kaki bagian bawah, memiliki basis yang baik dan telah membangun segmen untuk asuransi tambahan. Sepatu tidak boleh memiliki tali, pita, atau sisi serbaguna, karena hal ini dapat menimbulkan beberapa masalah bagi pengendara dan dapat naik sepeda atau mengalami kecelakaan. Akan tetapi berdasarkan pengamatan peneliti, pengendara ojek pangkalan biasa menggunakan sepatu ataupun alas kaki setinggi mata kaki [12].



Gambar 2.3 Sepatu Berkendara Sesuai SNI

Sumber : Google.com

3) Jaket

Jaket dapat dikenakan saat berkendara, jaket yang baik tidak mudah robek atau kembung; itu harus menutupi setiap lengan dan diikat dengan aman di leher, pergelangan tangan, dan pinggang. Pelindung wajah dapat memberikan perlindungan dari angin, debu, hujan, hewan kecil, dan bebatuan. Selain itu,

warna jaket harus cerah agar pengendara lain bisa melihatnya di malam hari [12]. Pada pengamatan yang telah dilakukan oleh peneliti, pengendara ojek pangkalan menggunakan jaket dari bahan katun biasa.



Gambar 2.4 Jaket Berkendara

Sumber : Google.com

4) Sarung Tangan

Saat berkendara, sarung tangan mengurangi efek langsung angin dan kondisi cuaca serta meminimalkan risiko cedera jika terjadi tabrakan. Sarung tangan pengendara sepeda motor biasanya terbuat dari bahan keras yang tahan benturan dan goresan. Selain itu, sarung tangan harus nyaman dipakai dan memungkinkan cengkeraman yang baik pada setang [2].



Gambar 2.5 Sarung Tangan Berkendara

Sumber : Google.com

C. Pemeriksaan Kendaraan

Sebelum memulai perjalanan, disarankan untuk memeriksa keadaan sepeda motor terlebih dahulu. Pemeriksaan sebelum berkendara sangat penting untuk menjadi perhatian sebelum berkendara, agar terhindar dari kondisi tak aman (*unsafe condition*) dalam berkendara [12]. Berikut adalah hal-hal yang harus diperhatikan dalam pemeriksaan sebelum berkendara :

1) Alat Kendali

a. Kopling dan gas, kedua instrumen harus bekerja tanpa hambatan. Gas harus dimodifikasi ketika sudah dikirim. Pengecekan ini penting dilakukan karena alat kendali ini pada dasarnya digunakan untuk mengendarai sepeda motor [12].

b. Rem, sebenarnya pada rem depan dan belakang secara bersamaan. Setiap rem harus memiliki opsi untuk menghentikan kendaraan dengan tepat saat bergerak. Pemeriksaan rem bertujuan untuk mengetahui apakah rem berfungsi dengan baik atau tidak, tujuan lainnya adalah untuk mencegah terjadinya kecelakaan mobil atau motor dengan asumsi rem bermasalah[12].

c. Kabel-kabel, pastikan semua sambungan dan tali terlihat bagus, dapat berfungsi dengan mudah dan tidak ada kabel yang kusut dan terlepas. Tujuannya agar semua rambu berfungsi dengan baik, seperti lampu utama, lampu rem, lampu tanda bahaya (*blinker*) kanan-kiri, suara klakson, dan petunjuk keamanan lainnya [12].

2) Rantai

Pastikan rantai sepeda motor disetel dan dilumasi dengan benar. Untuk informasi tentang perawatan

rantai, lihat manual kendaraan. Kecuali bingkai sudah menutupi rantai, sepeda motor membutuhkan pelindung rantai agar pakaian tidak tersangkut[12].

3) Spion

Sebelum mulai mengemudi, bersihkan dan sesuaikan posisi kaca spion. Mengganti kaca spion sepeda motor saat berkendara sangat berisiko. Cermin harus diubah sehingga Anda dapat melihat daerah di belakang Anda. Selain itu, pengemudi harus dapat melihat jalur di depannya dan jalur di depannya melalui kaca spion [12].

4) Ban

a. tapak ban dan permukaan yang tidak rata adalah dua hal yang dapat membahayakan saat berkendara, terutama saat melintasi jalan licin. Tapak harus memiliki kedalaman alur minimal 1 mm. Ada indikator tapak pada setiap ban. Tapak ban tidak boleh lebih lebar dari sisi ban. Anda perlu mengemudi dengan lebih hati-hati jika ban mulai tidak rata.

b. Kerusakan: Periksa tapak ban untuk melihat apakah ada paku yang patah atau benda tajam lainnya. Mengemudi melalui lubang kecil sekalipun sangat berisiko.

c. Tekanan: Karena tekanan ban memengaruhi kontrol berkendara, periksalah.[12]

5) Lampu Utama dan Lampu Sein

Pastikan bahwa semua lampu utama dan sein dalam keadaan bersih dan dapat bekerja dengan baik.

a. Lampu utama

Selain berfungsi sebagai pengingat keberadaan kendaraan saat berkendara, lampu utama juga

berfungsi sebagai penerangan jalan. Saat lampu menyala, periksa lampu utama dengan meletakkan tangan Anda di depannya untuk memastikan lampu berfungsi. Di malam hari, periksa peredup untuk memastikan lampu jauh dan dekat juga berfungsi [12].

b. Lampu rem

Sangat berguna untuk memberi tahu orang di belakang kita bahwa kita sedang mengerem. Periksa apakah lampu rem dapat dinyalakan oleh masing-masing rem. Letakkan tangan Anda di depan lampu rem untuk memeriksa kedipan, atau cari pantulan cahaya di dinding untuk memeriksa kedipan [12].

c. Indikator

Periksa setiap lampu pada lampu sein untuk memastikannya berkedip dan cukup terang untuk dilihat dengan jelas. Saat pengemudi berada di persimpangan jalan, dia menggunakan lampu ini untuk melihat ke arah mana harus pergi[12].

6) Klakson

Pastikan klakson dapat berfungsi dengan baik dan berbunyi nyaring dengan mencentang tombol indikator klakson agar dapat berfungsi dengan baik sebagai alat pemberi sinyal suara[12].

2.3 Faktor – Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety riding*

Berikut merupakan faktor – faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding*, diantaranya adalah [7] :

2.3.1 Faktor Internal

1) Usia

Semakin berkembangnya usia dan juga kekompakan seseorang dalam berfikir dan bekerja semakin dewasa pula dalam berfikir. Seseorang yang berpengalaman akan lebih dipercaya daripada orang yang tidak cukup dewasa seseorang[13]. Usia mempengaruhi persepsi dan mentalitas individu[14]. Semakin berpengalaman Anda, semakin Anda menguasai kekuatan dan mentalitas yang akan tercipta informasi yang diperoleh semakin baik.

2) Tingkat Pendidikan

Semakin tinggi jenjang sekolah, semakin banyak informasi yang dimiliki seseorang. Sebaliknya, tidak adanya pelatihan akan menghambat kemajuan disposisi seseorang terhadap nilai-nilai yang baru disajikan [13]

Hasil penelitian Raditya Ariwibowo terdapat hubungan antara tingkat pendidikan terhadap praktik *safety riding* menyatakan jika semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka akan semakin baik pola berfikirnya dalam menerima informasi yang menjadi landasan untuk pola perilaku orang tersebut.

3) Masa kerja

Masa kerja memiliki kaitan dengan perilaku *safety riding*. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas sering melibatkan pengendara usia muda, karena kurangnya masa kerja dalam berkendara seseorang mengendarai sepeda motor dan sering dijumpai jika kecelakaan yang sering terjadi melibatkan pengendara yang baru memiliki pengalaman kurang dari satu tahun dibandingkan dengan pengendara yang sudah memiliki pengalaman lebih lama [2].

4) Pengalaman Berkendara

Peningkatan kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh pengemudi muda adalah karena kurangnya keterlibatan

mereka dalam berkendara dan juga ditemukan bahwa kecelakaan yang sering terjadi melibatkan pengendara yang hanya memiliki keterlibatan satu tahun dibandingkan dengan pengemudi yang sekarang memiliki pengalaman lagi [7].

Hasil penelitian dari Aeni (2016) [15] tentang Faktor yang berhubungan dengan perilaku *Safety riding* pada Mahasiswa kesehatan masyarakat sebagai pengendara sepeda motor menunjukan bahwa ada hubungan pengalaman dengan perilaku *safety riding* p=0.004 [15]. Menurut Khakim (2016) pengalaman berkendara seseorang dapat mempengaruhi perilaku *Safety riding* apabila pengendara telah memiliki pengalaman berkendara selama 3 tahun [2].

5) Jenis Kelamin

Istilah jenis kelamin dan orientasi memiliki implikasi yang beragam, untuk lebih spesifiknya “gender” adalah kualitas fisiologis dan fisik yang mengenali orang, sedangkan “orientasi” digunakan untuk menunjukkan kontras antara orang – orang yang terkonsentrasi. Orientasi sangat penting untuk kerangka sosial, misalnya, posisi masyarakat, usia dan kebangsaan, itu adalah sosok penting yang menentukan pekerjaan, kebebasan, kewajiban, dan hubungan di antara orang-orang. Penampilan, watak, watak, kewajiban adalah cara-cara berperilaku yang akan membentuk orientasi [14].

6) Pengetahuan

Pengetahuan ialah hasil dari pendeteksian manusia, atau akibat dari mengetahui seseorang tentang suatu barang melalui indera yang dimilikinya (mata, hidung, telinga, dan lain - lain). Tanpa bantuan orang lain, pada saat pendeteksian untuk membuat informasi sangat

dipengaruhi oleh daya pertimbangan dan daya pandang terhadap artikel tersebut. Sebagian besar informasi individu diperoleh melalui indera pendengaran (telinga) dan indera penglihatan (mata). Informasi individu tentang objek memiliki berbagai kekuatan atau tingkatan[2].

Pada umumnya, dibagi menjadi enam tingkat informasi, yaitu mengetahui, mencari tahu, aplikasi, pemeriksaan, penggabungan dan penilaian. Informasi atau mental merupakan ruang vital bagi perkembangan aktivitas seseorang (*over conduct*). Faktanya dan pemeriksaan itu terjadi begitu saja, perilaku berdasarkan informasi akan bertahan lebih lama daripada perilaku yang tidak dirasakan oleh informasi[2].

A. Tingkat Pengetahuan

Pengetahuan atau kognitif merupakan ruang vital dalam membentuk aktivitas seseorang (*over conduct*). Tingkat informasi dalam ruang mental memiliki beberapa tingkatan, diantaranya adalah[7]:

a) Tahu (*Know*)

Tahu dapat diuraikan dengan mengingat kembali suatu materi yang telah diberikan. Sadarilah di sini adalah tingkat informasi yang paling berkurang. Untuk mengukur apa yang diketahui seseorang termasuk pada merujuk, menggambarkan, mengkarakterisasi, mengekspresikan, dan lain lain[7].

b) Memahami (*comprehension*)

Memahami dapat diuraikan sebagai kapasitas untuk memahami suatu item secara akurat dan memiliki opsi untuk menguraikan materi secara akurat[7].

c) Aplikasi (*aplication*)

Aplikasi dapat diartikan sebagai kemampuan untk mengguanakan materi yang telah dipelajari pada situasi atau kondisi real (sebenarnya)[7].

d) Analisis (*analysis*)

Analisis adalah kemampuan untuk menggambarkan materi menjadi bagian-bagian, namun dalam satu hubungan. Pemeriksaan harus terlihat dari kemampuan atau kecakapan seseorang untuk mencitrakan, memisahkan, mengisolasi, mencirikan, dan sebagainya[7].

e) Sintesis (*synthesis*)

Sintesis dapat diartikan suatu kemampuan untuk menyusun formulasi baru dari formulasi-formulasi yang ada[7]

f) Evaluasi (*evaluation*)

Evaluasi berkaiatan dengan kemampuan untuk melakukan justifikasi atau penilaian terhadap suatu materi atau objek. [16] .

B. Cara Mengukur Pengetahuan

Pengukuran pengetahuan harus dilaksanakan dengan adanya pertemuan atau jajak pendapat yang mendapatkan beberapa informasi tentang substansi materi yang akan diestimasi dari subjek atau responden eksplorasi. Kita dapat mengubah kedalaman informasi yang perlu kita sadari atau ukur seperti yang ditunjukkan oleh level-level di atas [17]. Pengukuran pengetahuan Hal ini dapat dicapai dengan menyediakan satu set kuesioner atau test kit tentang pengetahuan yang akan diukur. Setelah itu dilakukan evaluasi dengan hasil persentase sebagai berikut, setiap jawaban yang benar untuk setiap pertanyaan

mendapat nilai 1, dan setiap jawaban yang salah mendapat nilai 0 [13] :

a. Baik : Hasil presentase 76%-100%

b. Cukup : Hasil presentase 56%-75%

c. Kurang : Hasil presentase < 56%

2.3.2 Faktor Eksternal

1) Kondisi Jalan Raya

Kondisi jalan raya merupakan salah satu faktor kecelakaan lalu lintas, faktor penyebab yang dapat disebabkan oleh kondisi jalan sebagai berikut [18] :

A. Kerusakan permukaan jalan, antara lain jalan berlubang, bergelombang, berpasir, atau licin.

B. Konstruksi jalan yang rusak atau tidak sempurna, misalnya permukaan bahu jalan terlalu rendah dari permukaan jalan.

C. Geometri jalan yang tidak sempurna, seperti pandangan bebas yang terlalu sempit untuk pengemudi dan kemiringan yang terlalu kecil atau terlalu besar pada belokan[7].

2) Kondisi Lingkungan

Faktor lingkungan juga mempengaruhi terjadinya tabrakan mobil, antara lain kabut tebal, hujan deras dan longsoran yang dapat mengganggu pengemudi. Ketika tanah longsor menghalangi dan melicinkan jalan, kabut tebal dan hujan lebat membuat pengemudi sulit melihat jalan, kendaraan lain, dan sebagainya[7].

3) Peraturan Lalu Lintas

Pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 disebutkan juga pengendara adalah orang yang mengendarai kendaraan bermotor di jalan yang sudah memiliki surat izin mengemudi. Setiap pengendara yang menggunakan jalan wajib mematuhi peraturan dan

menghindari perbuatan yang berpotensi menghambat, membahayakan kesejahteraan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau menimbulkan kerusakan jalan. Mengikuti aturan untuk berlalu lintas pada jalan, rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan istirahat, perkembangan lalu lintas, berhenti dan jalan, kebutuhan khusus dan layak jalan kendaraan mekanis, penggunaan kendaraan mekanis, peringatan suara dan cahaya, peringatan besar atau kecepatan terendah, metode pengiriman orang, dan metode untuk menghubungkan dan menghubungkan berbagai kendaraan [19].

Sesuai dengan No. 22 Tahun 2009 mendefinisikan kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknis. Sesuai Undang Undang no. 22 Tahun 2009, rambu lalu lintas adalah perangkat penting jalan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau pedoman bagi pengendara dalam bentuk gambar, huruf, angka, kalimat, atau kombinasinya. Masing-masing dari berbagai kemampuan rambu lalu lintas memiliki hasil yang valid sebagai berikut [18]:

A. Perintah: pedoman yang jelas dan tidak ambigu dengan hampir tidak ada pemahaman lain tentang tanggung jawab pengguna jalan.
B. Larangan: suatu bentuk penyangkalan dimana pengendara dilarang melakukan hal-hal tertentu secara tuntas [18]
C. Peringatan: Dimungkinkan untuk membuat umpan yang berisiko untuk dilintasi. Kotak dengan dasar kuning dan gambar atau komposisi gelap berfungsi sebagai tanda peringatan [18].

D. Anjuran: seperangkat pedoman yang menarik dapat diimplementasikan. Pengendara yang mematuhi atau tidak mematuhi hampir pasti akan dihukum [18].

E. Petunjuk : memberikan petunjuk tentang jalan, jalan raya, keadaan, kota selanjutnya, dimana kantor berada, dan lain-lain. Bentuk dan variasi yang digunakan pada rambu lalu lintas digunakan untuk memisahkan berbagai jenis rambu tetapi menyediakan kenyamanan bagi pengemudi dan memungkinkan pengemudi untuk segera diperiksa lebih lanjut [18]

2.4 Undang – Undang No. 22 Tahun 2009

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan sarana hukum dalam kehidupan bernegara yang mengatur masyarakat sebagai subyek hukum agar pengendara sepeda motor roda dua ber lalulintas di jalan raya tidak melakukan pelanggaran lalu lintas seperti, tidak memiliki SIM, tidak memiliki STNK, tidak mematuhi lampu lalu lintas, meman-faatkan jalan yang tidak sesuai perun-tukannya, serta mengendarai secara melawan arah [3].

Berdasarkan Undang − Undang Republik Indonesia Nomor 22Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) Pasal 1 Ayat 31 yang dimaksud dengan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan [20].

Pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 disebutkan juga pengendara adalah orang yang mengendarai kendaraan bermotor di jalan yang sudah memiliki surat izin mengemudi. Setiap pengendara yang menggunakan jalan wajib mematuhi peraturan dan menghindari perbuatan yang berpotensi untuk bertindak

menghambat, membahayakan kesejahteraan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau menimbulkan kerusakan jalan.

Mengikuti aturan untuk berlalu lintas pada jalan, rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan istirahat, perkembangan lalu lintas, berhenti dan jalan, kebutuhan khusus dan layak jalan kendaraan mekanis, penggunaan kendaraan mekanis, peringatan suara dan cahaya, peringatan besar atau kecepatan terendah, metode pengiriman orang, dan metode untuk menghubungkan dan menghubungkan berbagai kendaraan [19].

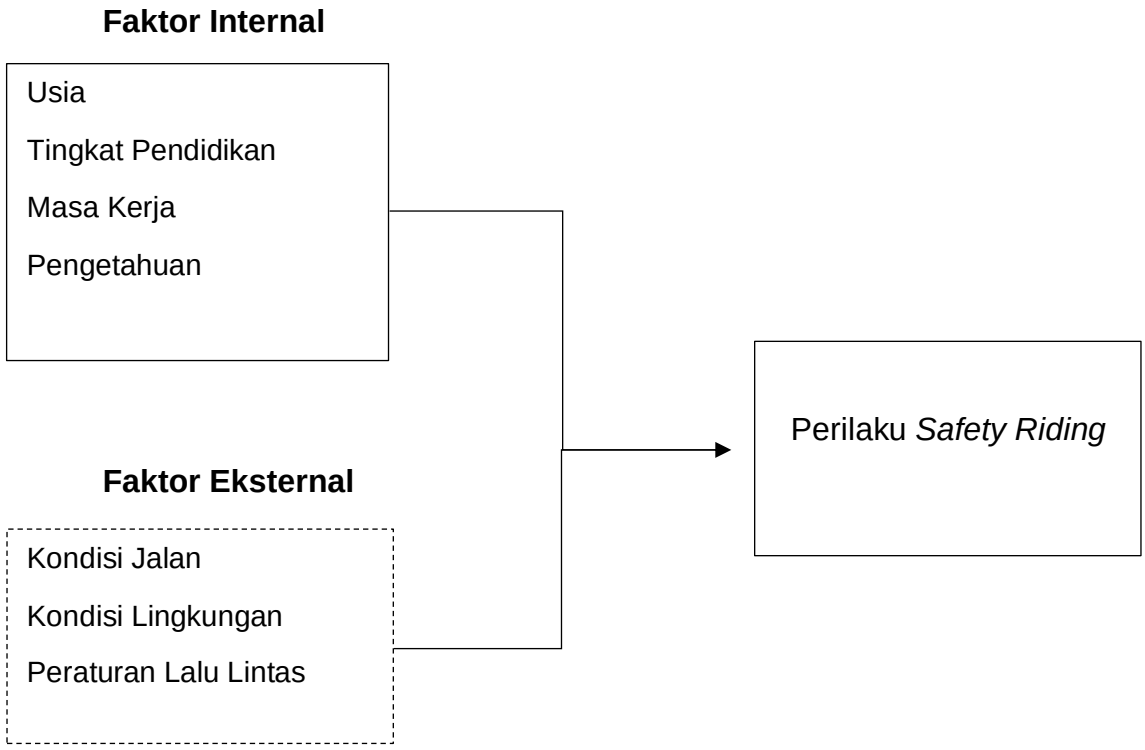
Pada Undang Undang no. 22 Tahun 2009, rambu lalu lintas adalah perangkat penting jalan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau pedoman bagi pengendara dalam bentuk gambar, huruf, angka, kalimat, atau kombinasinya. Masing-masing dari berbagai kemampuan rambu lalu lintas memiliki hasil yang valid [18]

Menurut Undang – Undang Repiblik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat 17 yang dimaksud Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan tersebut [20]. Agar rambu yang digunakan dapat berfungsi dengan efektif, maka rambu tersebut harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :

1. Memenuhi kebutuhan.
2. Menarik perhatian dan mendapat respek penguna jalan.
3. Memberikan pesan yang sederhana dan mudah dimengerti.
4. Menyediakan waktu yang cukup kepada pengguna jalan dalam memberikan respon

2.5 Kerangka Teori

Dalam penelitian ini akan diketahui bahwa perilaku pengendara ojek pangkalan dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya sebagai berikut :



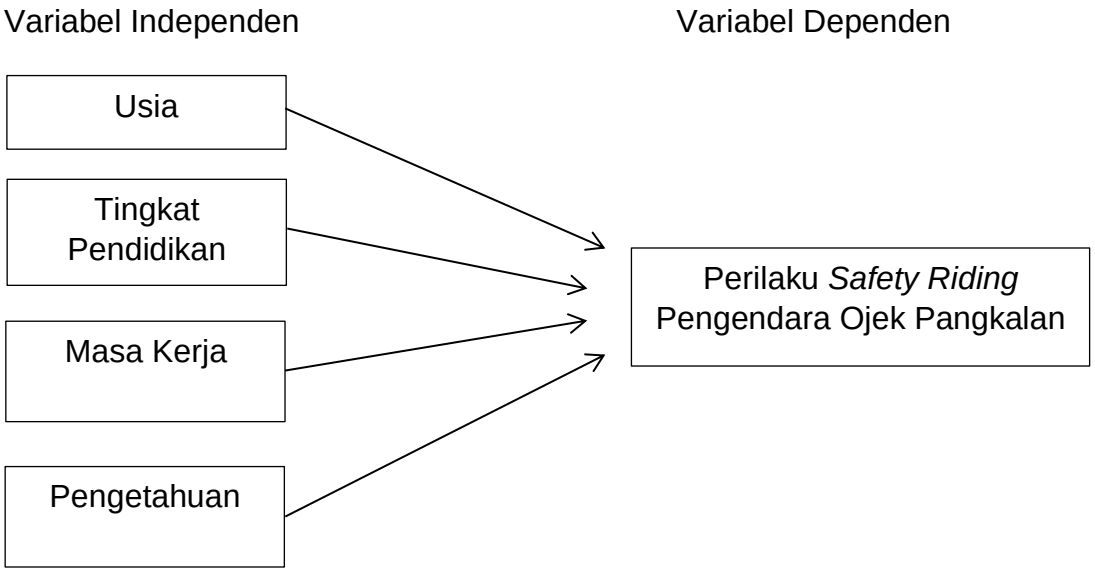
Gambar 2.6 Kerangka Teori

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Kerangka Konsep

Variabel pada penelitian ini meliputi variabel independen (variabel bebas) yaitu faktor yang memliki faktor ataupun pengaruh diantarnya adalah usia, tingkat pendidikan, masa kerja, dan pengetahuan, faktor-faktor tersebut memiliki pengaruh pada variabel dependen (variabel terikat) yakni perilaku *safety riding* yang digambarkan pada bagan berikut :



Gambar 3.1 Kerangka Konsep

3.2 Hipotesis

Hipotesis merupkan jawaban sementara terhadap rumusan masalah pada suatu penelitian Hipotesis penelitian harus dirumuskan dalam kalimat positif dan hipotesis tidak diperbolehkan memakai kalimat tanya. Pada pengertian tersebut, hipotesis pada penelitian ini adalah :

Hipotesis alternatif (Ha) :

1. Adanya hubungan antara usia dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan
2. Adanya hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan
3. Adanya hubungan antara masa kerja dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan
4. Adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan

Hipotesis nol (Ho) :

1. Tidak adanya hubungan antara usia dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan
2. Tidak adanya hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan
3. Tidak adanya hubungan antara masa kerja dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan
4. Tidak adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan

3.3 Jenis dan Rancangan Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian analitik dengan pendekatan kuantitatif dan memakai desain Cross Sectional. Penelitian analitik merupakan penelitian yang mencari hubungan antara variabel satu dengan variabel yang lain. Penelitian ini melakukan analisis terhadap data sehingga pada penelitian analitik diperlukan hipotesis yang harus dibuat sebelum penelitian dimulai [21]. *Cross Sectional* adalah suatu penelitian untuk mempelajari dinamika korelasi antara faktor risiko dengan efek, dengan cara pendekatan, observasi atau pengumpulan data sekaligus pada suatu saat waktu.

3.4 Populasi dan Sampel Penelitian

3.4.1 Populasi

Populasi merupakan daerah generalisasi yang terdiri atas : obyek ataupun subyek yang memiliki kualitas serta ciri tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari. Populasi pada penelitian ini yakni pengendara ojek pangkalan di daerah Matraman yang berjumlah 82 orang.

3.4.2 Sampel

Sampel adalah sebagian keseluruhan objek yang diteliti dan dianggap mewakili seluruh populasi [22]. Sampel dilakukan dikarenakan peneliti memiliki batasan ketika melakukan penelitian baik segi waktu, energi, dana dan juga jumlah populasi yang begitu banyak. Pemilihan sampel didasarkan pada pertimbangan tertentu yang dibuat oleh peneliti sendiri berdasarkan ciri atau sifat populasi yang sudah diketahui sebelumnya [23]. Perhitungan sampel pada penelitian ini ditentukan dengan menggunakan rumus Lemeshow :

$$n = \frac{Z^2_{1-\alpha/2}\, p(1-p)N}{d^2(N-1) + z^2_{1-\alpha/2} p(1-p)}$$

Keterangan:

n = jumlah sampel

$Z^2_{1-\alpha/2}$ = derajat kemaknaan 95% (α = 0,05) sehingga nilai Z = 1,96

P = proporsi populasi

d = presisi absolut

N = jumlah populasi (82)

$$n = \frac{(1{,}96)^2(0{,}5)(1-0{,}5)(82)}{(0{,}1)^2(82-1) + (1{,}96)^2(0{,}5)(1-0{,}5)}$$

n = 45

Berdasarkan perhitungan menggunakan rumus Lemeshow, didapatkan hasil sampel sebesar 45 orang.

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.

1. Kriteria Inklusi :
   a. Bersedia menjadi responden
   b. Tidak memiliki akun ojek online
   b. Pengendara ojek pangkalan di daerah Matraman

2. Kriteria Eksklusi
   Tidak bersedia menjadi responden

3.5 Definisi Operasional

Tabel 3.1 Definisi Operasional

Variabel	Definisi Operasional	Alat Ukur	Cara Ukur	Hasil Ukur	Skala
Usia	Semakin berkembangnya usia maka, akan semakin berkembang seseorang dalam berfikir	Kuesioner	Mengisi Kuesioner	1. Muda, jika nilai ≤ median (42 Tahun) 2. Tua, jika total nilai ≥ median (42 Tahun) (Distribusi data tidak normal)	Ordinal
Tingkat Pendidikan	Semakin tinggi tingkat pendidikan akan semakin banyak informasi yang dimiliki seseorang, maka akan berpengaruh kepada tingginya pengetahuan seseorang	Kuesioner	Mengisi Kuesioner	1. SD 2. SMP 3. SMA 4. D3 5. S1 Akan dikategorikan menjadi : 1. Pendidikan Rendah : SD dan SMP 2. Pendidikan Tinggi : SMA, D3 dan S1 (Menurut Arikunto, tahun 2012)	Ordinal

Masa Kerja	Masa kerja merupakan ukuran berapa lama responden sudah menjadi pengendara ojek pangkalan	Kuesioner	Mengisi Kuesioner	1. Baru, jika nilai ≤ median (12 Tahun) 2. Lama, jika total nilai ≥ median (12 Tahun) (Distribusi data tidak normal)	Ordinal
Pengetahuan	Pengetahuan adalah informasi yang diketahui atau disadari oleh seseorang.	Kuesioner	Mengisi Kuesioner	1. Kurang : ≤56 2. Cukup : 57-75 3. Baik : 76 – 100 [13]	Ordinal
Perilaku *Safety riding*	*Safety riding* atau keselamatan berkendara adalah kondisi perilaku berkendara aman yang dapat membantu untuk menghindari kecelakaan mobil maupun motor (Wulandari, 2017).	Kuesioner	Mengisi Kuesioner berupa 15 pertanyaan 1. SL (Selalu) = 4 2. SR (Sering) = 3 3. KK (Kadang-kadang) = 2 4. TP (tidak Pernah) = 1	1. Tidak Aman, jika nilai ≤ 54% 2. Cukup Aman, jika nilai 55% - 77% 3. Aman, jika nilai ≥ 78%	Ordinal

3.6 Sumber Data Penelitian

Data – data yang dibutuhkan dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer dan data sekunder dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Data Primer

Pengumpulan data primer adalah data yang diperoleh langsung dari keterangan responden melalui pengukuran, wawancara, dan observasi. Data yang diperoleh melalui kuesioner dengan cara wawancara meliputi faktor – faktor yang mempengaruhi *safety riding* dan perilaku *safety riding*.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari gambaran umum lokasi penelitian, buku, jurnal ilmiah, dan internet.

3.7 Instrumen Penelitian

Instrumen pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dengan penyebaran kuesioner berupa sejumlah pertanyaan berstruktur yang harus dijawab oleh responden. Dalam kuesioner tersebut terdapat beberapa pertanyaan yang menyangkut tentang identitas responden seperti : nama, usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan dan masa kerja. Selain itu terdapat pula pertanyaan khusus yang berkaitan dengan topik penelitian.

1. Pengetahuan

   Kuesioner pengetahuan yang digunakan pada penelitian ini terdiri dari 15 pernyataan dengan pilihan jawaban benar atau salah, dan 5 pertanyaan pilihan ganda seputar rambu lalu lintas, dengan penilaian sebagai berikut

   a. Alternatif Jawaban Pertanyaan Positif :

      Benar = 1

      Salah = 0

   b. Alternatif Jawaban Pertanyaan Negatif

      Benar = 0

Salah = 1

Perhitungan Skor pengetahuan adalah

1. Baik : 76 – 100
2. Cukup : 56-76
3. Kurang : <56

2. *Safety riding*

Kuesioner mengenai *safety riding* terdiri atas 15 pertanyaan seputar perilaku *safety riding.* Pada kuesioner *safety riding* ini menggunakan skala likert 1 hingga 4 yakni :

SL	Selalu	4
SR	Sering	3
KK	Kadang – Kadang	2
TP	Tidak Pernah	1

Perhitungan skor *safety riding* adalah :

1. Pengendara dapat dikatakan aman, jika mendapatkan total nilai ≥ 78%
2. Pengendara dapat dikatakan cukup aman, mendapatkan jika total nilai 55% - 77%
3. Pengendara dapat dikatakan tidak aman, jika mendapatkan total nilai ≤ 54%

3.8 Pengumpulan Data

Pada penelitian ini informasi penting diperoleh dengan menggunakan instrumen atau jajak pendapat yang berisi pertanyaan untuk mendapatkan data dari responden baik tentang karakter mereka dan isu-isu berbeda yang sedang dipertimbangkan. Metode berikut digunakan untuk mengumpulkan data untuk penelitian ini adalah:

1. Studi kepustakaan

Pembelajaran, catatan kuliah, dan sumber lain yang dapat dijadikan referensi data berupa laporan digunakan sebagai sumber sifat teoritis yang berkaitan dengan teknik pengumpulan data dalam studi literatur.

2. Pengisian Kuesioner (Angket)

Tahap pengisian kuesioner oleh responden melalui google form yang akan diberikan kepada pengendara ojek pangkalan. Adapun tahapan pengisiannya sebagai berikut :

1) Peneliti akan menjelaskan maksud dan tujuan terkait penelitian yang akan dilaksanakan kepada responden.

2) Responden akan diminta untuk mengisi lembar pesetujuan untuk menjadi responden.

3) Setelah pengisian lembar persetujuan, penulis akan memberikan kuesioner yang telah disiapkan melalui google form.

3.9 Pengolahan dan Analisis Data

3.9.1 Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan bantuan komputer yang dilakukan dengan proses sebagai berikut :

1. *Editing*

   Editing atau penyuntingan data merupakan tahap dimana data yang dikumpulkan adalah hasil dari pengisian kuesioner disunting kelengkapan jawabannya. Jika pada tahap penyuntingan data ternyata ditemukan ketidak lengkapan dalam mengisi jawaban, maka peneliti akan mengumpulkan data kembali.

2. *Coding*

   Coding adalah pembuatan lembaran kode yang terdiri atas tabel - tabel yang akan dibuat sesuai dengan data yang diambil melalui alat ukur yang dipakai. Kode merupakan

symbol tertentu dalam bentuk huruf atau angka untuk memberikan identitas data.

3. *Tabulating*

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

4. *Processing*

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

5. *Cleaning*

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

3.9.2 Analisis Data

1. Analisis Univariat

   Analisis univariat bertujuan untuk menjelaskan atau juga untuk menggambarkan karakteristik dari masing – masing variabel penelitian. Jenis data menentukan jenis analisis univariat yang digunakan. Dalam kebanyakan kasus, satu-satunya hasil dari analisis ini adalah proporsi dan distribusi frekuensi dari setiap variabel. Tabel, grafik dan narasi digunakan untuk mendeskripsikan data penelitian guna mengukur proporsi masing-masing variabel independen yang dianalisis..

2. Analisis Bivariat

   Penelitian ini bertujuan untuk menguji signifikasi hubungan faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *Safety riding* digunakan Uji statistik Chi Square. Analisis dengan uji statistik Chi Square adalah untuk faktor – faktor yang berhubungan dengan Perilaku *Safety riding* menggunakan SPSS dengan

nilai signifikasi 0,05 dengan pengambilan keputusan sebagai berikut :

a. Jika p value < 0,05 artinya Ha diterima dan Ho ditolak, yang berarti ada hubungan antara usia, tingkat pendidikan, masa kerja dan pengetahuan terhadap perilaku *safety riding.*
b. Jika p value ≥ 0,05 artinya Ha ditolak dan Ho diterima, yang berarti tidak adanya hubungan antara usia, tingkat pendidikan, masa kerja, dan pengetahuan terhadap perilaku *safety riding.*

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Lokasi Penelitian

Lokasi pada penelitian ini adalah Kecamatan Matraman. Kecamatan Matraman merupakan salah satu kecamatan yang berada di wilayah Kota Administrasi Jakarta Timur. Kecamatan Matraman memiliki 6 kelurahan.

Pengendara ojek pangkalan pada Kecamatan Matraman sering dijumpai pada pasar – pasar tradisional, seperti pasar palmeriam, pasar jangkrik, pasar pramuka, dan pasar enjo. Pengendara ojek pangkalan pada Kecamatan Matraman biasanya melakukan pekerjaannya mulai dari pukul 05.30 WIB sampai dengan pukul 17.00 WIB dan jam kerja mereka pun fleksibel dan tergantung kemauan dari pengendara ojek pangkalan tersebut. Kebanyakan dari mereka memilih pasar tradisional sebagai pangkalan ojeknya dikarenakan banyak dari pengunjung pasar tradisional yang masih mengandalkan jasa mereka untuk mengantar pulang dari pasar.

Dengan kondisi jalan yang tiap hari padat oleh kendaraan bermotor, mobil pribadi maupun angkutan umum lainnya, dan juga banyak pengendara yang berkendara dengan melawan arus, tentunya hal ini memiliki risiko yang tinggi untuk pengendara ojek pangkalan mengalami kecelakaan lalu lintas jika mereka tidak berhati – hati dan tidak memastikan kelengkapan berkendara mereka sudah dalam keadaan baik atau tidak dalam berkendara dan juga penelitian ini diperlukan untuk menimbulkan kesadaran untuk menerapkan perilaku keselamatan berkendara. Penelitian ini dilakukan pada beberapa pangkalan ojek yang ada di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur dengan total responden pada penelitian sebanyak 45 pengendara ojek pangkalan.

4.2. Hasil Penelitian

4.2.1. Analisis Univariat

1. Usia Pengendara

Berdasarkan pada penelitian yang dilakukan diketahui bahwa median dari usia pengendara ojek pangkalan adalah 42 tahun, usia pengendara ojek pangkalan paling muda adalah 29 tahun dan usia pengendara ojek pangkalan paling tua adalah 60 tahun. Diketahui jika usia pengendara golongan tua adalah 24 orang (53,3%) sementara usia pengendara golongan muda adalah 21 orang (46,7%). Dapat dilihat pada tabel 4.1.

Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi Usia Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur

Usia	n	%
Muda (≤42 Tahun)	21	46,7%
Tua (≥42 Tahun)	24	53,3%
Total	**45**	**100,0%**

2. Tingkat Pendidikan

Berdasarkan pada penelitian yang dilakukan, diketahui bahwa jika tingkat pendidikan pengendara ojek pangkalan di kecamatan matraman adalah tingkat pendidikan rendah ada 20 orang (44,4%) dan pendidikan tinggi ada 25 orang (56,6%). Dapat dilihat pada tabel 4.2.

Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Tingkat Pendidikan Pengendara Ojek Pangkalan DI Kecamatan Matraman, Jakarta Timur

Tingkat Pendidikan	N	%
Pendidikan Rendah (SD,SMP)	20	44,4%
Pendidikan Tinggi (SMA, D3, S1)	25	55,6%
Total	**45**	**100,0%**

3. Masa Kerja

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilaksanakan bahwa pengendara memiliki median masa kerja adalah 12 tahun, masa kerja terbaru adalah 4 tahun dan masa kerja paling lama adalah 25 tahun. Berdasarkan pada penelitian yang telah dilakukan, diketahui jika masa kerja lama bagi pengendara ojek pangkalan adalah sebanyak 27 orang (60%) dan pengendara dengan masa kerja baru bagi pengendara ojek pangkalan adalah sebanyak 18 orang (40%). Dapat dilihat pada tabel 4.3.

Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Masa Kerja Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur

Masa Kerja	n	%
Baru (≤12 Tahun)	18	40,0%
Lama (≥12 Tahun)	27	60,0%
Total	**45**	**100,0%**

4. Pengetahuan

Berdasarkan pada hasil penelitian yang dilakukan, diketahui jika pengendara yang mendapatkan nilai dengan kategori baik ada 22 orang (48,9%), kategori cukup ada 14 orang (31,1) dan kategori kurang ada 9 orang (20%). Dapat dilihat pada tabel 4.4.

Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Pengetahuan Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.

Nilai Pengetahuan	n	%
Kurang (≤55)	9	20,0%
Cukup (56 – 75)	14	31,1%
Baik (≥76)	22	48,9%
Total	**45**	**100,0%**

5. Perilaku

Berdasarkan pada hasil penelitian yang dilakukan, pada variabel perilaku *safety riding* dapat diketahui jika pengendara yang memiliki perilaku aman sebanyak 18 orang (40,0%) sementara pengendara yang memiliki perilaku cukup aman ada sebanyak 22 orang (48,9%) dan yang memiliki perilaku tidak aman ada sebanyak 5 orang (11,1%). Dapat dilihat pada tabel 4.5.

Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Perilaku *Safety riding* Pada Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.

Perilaku Pengendara	n	%
Tidak Aman (≤54%)	5	11,1%
Cukup Aman (55 – 77%)	22	48,9%
Aman (≥78%)	18	40,0%
Total	**45**	**100,0%**

Distribusi jawaban pada kuesioner mengenai perilaku berkendara diketahui jika pertanyaan ke – 15 yang berbunyi “Apakah Anda selalu memanaskan kendaraan anda sebelum berkendara?” merupakan pertanyaan mengenai perilaku *safety riding* dengan persentase jawaban paling sedikit, yakni sejumlah 72%. Distribusi jawaban dapat dilihat pada tabel 4.6

Tabel 4.6 Distribusi Jawaban Perilaku *Safety riding* Pada Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.

No	Pertanyaan	Persentase
1.	Apakah sebelum berkendara, Anda selalu melakukan pengecekan pada lampu rem untuk memastikan bisa menyala atau tidak ?	79%
2.	Apakah Anda selalu menyalakan lampu utama saat berkendara pada siang hari ?	78%
3.	Apakah Anda menggunakan jaket ketika berkendara ?	80%
4.	Apakah Anda memakai sarung tangan pada saat berkendara ?	81%

5.	Apakah Anda menggunakan sepatu yang menutupi mata kaki Anda saat berkendara ?	77%
6.	Apakah Anda selalu menggunakan helm yang sudah standar SNI ketika berkendara ?	74%
7.	Apakah Anda memberikan helm yang sesuai dengan standar SNI kepada penumpang ?	77%
8	Apakah ketika berkendara Anda selalu mentaati peraturan lalu lintas?	77%
9	Apakah Anda selalu membawa STNK setiap Anda berkendara kemanapun?	78%
10	Apakah Anda selalu membawa SIM setiap Anda berkendara kemanapun ?	73%
11	Apakah Anda selalu menyalakan lampu sein sebelum berbelok?	80%
12	Apakah Anda selalu berkendara dengan kecepatan tinggi?	77%
13	Apakah Anda selalu melakukan pengecekan tekanan ban sebelum berkendara?	77%
14	Apakah Anda selalu melakukan pengecekan bahan bakar sebelum berkendara?	73%
15	Apakah Anda selalu memanaskan kendaraan anda sebelum berkendara	72%

4.2.2. Analisis Bivariat

1. Hubungan Usia Dengan Perilaku *Safety riding*

Sebanyak 24 pengendara ojek pangkalan yang memiliki usia tua, terdapat 6 pengendara (25%) melakukan perilaku aman, 16 pengendara (67%) melakukan perilaku cukup aman dan 2 pengendara (8%) melakukan perilaku tidak aman. Dari 21 pengendara ojek pangkalan yang memiliki usia muda, terdapat 12 pengendara (57%) melakukan perilaku yang aman, 6 pengendara (29%) melakukan perilaku cukup aman dan 3 pengendara (14%) melakukan perilaku yang tidak aman. Hasil dari analisis uji statistik chi square yang dilakukan, didapatkan p – value sebesar 0,037 (<0,05). Maka dapat disimpulkan adanya hubungan antara usia dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan. Dapat dilihat pada tabel 4.7

Tabel 4.7 Tabulasi Silang Hubungan Usia Dengan Perilaku *Safety riding* Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.

Usia	Perilaku *Safety riding*								*p Value*
	Tidak Aman		Cukup Aman		Aman		Jumlah		
	n	%	n	%	n	%	n	%	
Muda	3	14%	6	29%	12	57%	21	100%	0,037
Tua	2	8%	16	67%	6	25%	24	100%	
Jumlah	5	11%	22	49%	18	40%	45	100%	

2. Hubungan Tingkat Pendidikan Dengan Perilaku *Safety riding*

Berdasarkan pada penelitian yang telah dilakukan, diperoleh 25 pengendara ojek pangkalan yang memiliki tingkat pendidikan tinggi, terdapat 13 pengendara (52%) melakukan perilaku aman, 12 pengendara (48%) melakukan perilaku cukup aman dan 0 pengendara (0%) melakukan perilaku tidak aman. Dari 20 pengendara ojek pangkalan yang memiliki tingkat pendidikan rendah, terdapat 5 pengendara (25%) melakukan perilaku aman, 10 pengendara (50%) melakukan perilaku cukup aman dan 5 pengendara (25%) melakukan perilaku tidak aman. Hasil dari analisis statistik chi square yang dilakukan pada penelitian ini, didapatkan p – value sebesar 0,016 (<0,05). Maka dapat disimpulkan, bahwa ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan. Dapat dilihat pada tabel 4.8

Tabel 4.8 Tabulasi Silang Hubungan Tingkat Pendiidkan Dengan Perilaku *Safety riding* Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.

Tingkat Pendidikan	Perilaku *Safety riding*								*p Value*
	Tidak Aman		Cukup Aman		Aman		Jumlah		
	n	%	N	%	n	%	n	%	
Pendidikan Rendah	5	25%	10	50%	5	25%	20	100%	0,016
Pendidikan Tinggi	0	0%	12	48%	13	52%	25	100%	
Total	5	11%	22	49%	18	40%	45	100%	

3. Hubungan Masa Kerja Dengan Perilaku *Safety riding*

Berdasarkan pada penelitian yang telah dilakukan, diperoleh 27 pengendara ojek pangkalan yang memiliki masa kerja lama, terdapat 9 pengendara (33%) melakukan perilaku aman, 15 pengendara (56%) melakukan perilaku cukup aman dan 3 pengendara (11%) melakukan perilaku tidak aman. Dari 18 pengendara ojek pangkalan yang memiliki masa kerja baru, terdapat 9 pengendara (50%) melakukan perilaku aman, 7 pengendara (39%) melakukan perilaku cukup aman dan 2 pengendara (11%) melakukan perilaku tidak aman. Hasil dari analisis statistik chi square yang dilakukan, didapatkan p – value sebesar 0,506 (>0,05). Maka dapat disimpulkan bahwa tidak adanya hubungan antara masa kerja dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan. Dapat dilihat pada tabel 4.9.

Tabel 4.9 Tabulasi Silang Hubungan Masa Kerja Dengan Perilaku *Safety riding* Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.

Masa Kerja	**Perilaku *Safety riding***								***p Value***
	Tidak Aman		**Cukup Aman**		**Aman**		**Jumlah**		
	n	%	N	%	n	%	n	%	
Baru	2	11%	7	39%	9	50%	18	100%	0,506
Lama	3	11%	15	56%	9	33%	27	100%	
Total	5	11%	22	49%	18	40%	45	100%	

4. Hubungan Pengetahuan Dengan *Safety riding*

Berdasarkan pada tabel 4.10, diperoleh 22 pengendara ojek pangkalan yang memiliki pengetahuan baik, terdapat 15 pengendara (68%) melakukan perilaku aman, 7 pengendara (32%) melakukan perilaku cukup aman dan 0 pengendara (0%) melakukan perilaku tidak aman. Dari 14 pengendara ojek pangkalan yang memiliki pengetahuan cukup, terdapat 3 pengendara (21%) melakukan perilaku aman, 10 pengendara (72%) melakukan perilaku cukup aman dan 1 pengendara (7%). Dari 9 pengendara ojek pangkalan yang memiliki pengetahuan buruk, terdapat 0 pengendara (0%) melakukan perilaku aman, 5 pengendara (56%) melakukan perilaku cukup aman dan 4

pengendara (44%). Hasil dari analisis statistik chi square yang dilakukan, didapatkan p – value sebesar 0,000 (<0,05). Maka dapat disimpulkan bahwa adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan. Dapat dilihat pada tabel 4.10.

Tabel 4.10 Tabulasi Silang Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku *Safety riding* Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.

Perilaku *Safety riding*									
Tingkat Pengetahuan	**Tidak Aman**		**Cukup Aman**		**Aman**		**Jumlah**		***p Value***
	N	%	N	%	n	%	n	%	
Kurang	4	44%	5	56%	0	0%	9	100%	
Cukup	1	7%	10	72%	3	21%	14	100%	0,000
Baik	0	0%	7	32%	15	68%	22	100%	
Total	5	11%	22	49%	18	40%	45	100%	

4.3. Pembahasan

1. Hubungan Usia dengan Perilaku *Safety Riding*

Usia merupakan salah satu faktor perilaku *safety riding* karena *World Health Organization* menyatakan sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada umur produktif yakni 22-50 tahun. Menurut Budiman & Riyanto (2013) usia mempengaruhi daya tangkap dan pola pikir seseorang. Semakin bertambahnya usia maka akan berkembang pula daya berfikir dan pola pikirnya, sehingga pengetahuan yang diperolehnya semakin membaik.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, didapatkan hasil p – value sebesar sebesar 0,037 (<0,05). Maka dapat disimpulkan adanya hubungan antara usia dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan. Hal ini sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa usia seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara. Hal ini dikarenakan walaupun usia menjadi faktor yang mempengaruhi perilaku, namun masih banyak faktor lain yang menghambat perilaku seseorang tersebut dalam penerimaan informasi,

sehingga usia yang matang jika tingkat pengetahuannya kurang atau rendah sangat memungkinkan bagi seseorang mengalami penghambatan dalam perubahan perilaku keselamatan berkendara [24].

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nur Aeni pada tahun 2020, yang mendapatkan hasil p value – 0,000 yang menunjukan adanya usia dengan perilaku *safety riding* [15], dan penelitian yang telah dilakukan oleh Annisa Hanif pada tahun 2022 yang menunjukkan hasil p value – 0,04 (<0,05) yang menunjukkan adanya hubungan antara usia dengan perilaku *safety riding* [25].

2. Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Perilaku *Safety Riding*

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, didapatkan p – value sebesar 0,016 (<0,05). Maka dapat disimpulkan, bahwa ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan. Tujuan utama proses pendidikan yaitu terjadinya proses belajar dan pengalaman belajar. Sebab berkembangnya tingkah laku peserta didik sebagai tujuan belajar hanya dimungkinkan oleh adanya pengalaman belajar yang optimal.

Hasil penelitian ini serupa dengan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya pada tahun 2016 didapatkan nilai p - 0,002 (p<0,05) [2] dan penelitian yang dilakukan pada tahun 2018 [26] dan mendapatkan hasil p value 0,002 (p<0,05). Dari penelitian yang terdahulu, menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek sepeda motor.

3. Hubungan Masa Kerja dengan Perilaku *Safety riding*

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, p – value sebesar 0,506 (>0,05). Maka dapat disimpulkan bahwa tidak adanya hubungan antara masa kerja dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan. Masa kerja memiliki kaitan dengan perilaku *safety riding*.

Tidak adanya hubungan antara masa kerja dengan perilaku *safety riding* ini dikarenakan ketika seseorang mempunyai masa kerja yang lama tetapi masih melakukan tindakan yang tidak aman pada saat berkendara, mungkin karena sudah terbiasa dengan perilaku berkendara yang tidak aman dan faktor lain seperti lingkungan yang mengakibatkan perilaku pengendara tidak aman. Hal ini membuat pengendara yang memiliki masa kerja lama tetapi tetap saja masih melakukan perilaku tidak aman pada saat berkendara.

Penelitian ini serupa dengan hasil penelitian Aulia Fahmi pada tahun 2018 yang mendapatkan hasil p – value 0,469 (p>0,05), dengan hasil ini menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan antara masa kerja dengan perilaku *safety riding* [27]*.* Namun, hasil penelitian ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan pada tahun 2018 [28] yang mendapatkan hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji chi-square diperoleh nilai p value 0,02 (p<0,05) yang berarti masa kerja dengan perilaku *safety riding* memiliki hubungan.

4. Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding*

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, didapatkan didapatkan p – value sebesar 0,000 (<0,05). Maka dapat disimpulkan bahwa adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan.

Pengetahuan merupakan hasil penginderaan manusia, atau hasil tahu seseorang terhadap objek melalui indera yang

dimilikinya seperti mata, hidung, telinga dan sebagainya. Pengetahuan merupakan hal yang sangat penting untuk membentuk tindakan seseorang. Dari pengalaman dan penelitian ternyata perilaku yang didasarkan oleh pengetahuan akan lebih baik dari pada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan

Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Dina Astuti pada 2020 yang menunjukan bahwa adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* dengan nilai p value – 0,02 (<0,05) [14]. Hasil penelitian Nur Aeni pada tahun 2020 yang menunjukan adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* dengan hasil p value – 0,000 (<0,05)[15].

4.4. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini menemukan keterbatasan yakni menemukan populasi penelitian hanya pada pasar tradisional, karena pengendara ojek pangkalan biasa ditemui di pasar tradisional dan pengendara ojek pangkalan jarang ditemui selain di pasar tradisional.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan pada penelitian yang telah dilakukan mengenai faktor – faktor yang mempengaruhi perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di kecamatan matraman, jakarta timur, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Terdapat hubungan antara usia dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.
2. Terdapat hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.
3. Tidak ada hubungan antara masa kerja dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.
4. Terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur.

B. Saran

Berdasarkan hasil peneitian yang telah dilakukan mengenai faktor – faktor yang mempengaruhi perilaku *safety riding* pada pengendara ojek pangkalan di kecamatan Matraman, Jakarta Timur, maka saran yang dapat diberikan peneliti adalah sebagai berikut :

1. Bagi pengendara ojek pangkalan, diharapkan untuk selalu memeriksa kendaraan baik sebelum maupun sesudah digunakan dan mempersiapkan setiap APD yang akan digunakan.
2. Bagi pengendara ojek pangkalan untuk menambah wawasan mengenai pengetahuan *safety riding* dan menerapkannya serta

mematuhi setiap peraturan – peraturan lalu lintas agar terciptanya perilaku *safety riding* yang berkesinambungan.

3. Bagi pengendara ojek pangkalan diharapkan untuk mematuhi peraturan lalu lintas yang ada di wilayah Kecamatan Matraman, Jakarta Timur. Terutama untuk pengendara ojek pangkalan dengan masa kerja lama harus memberi contoh untuk pengendara ojek pangkalan dengan masa kerja yang baru dalam menerapkan perilaku berkendara aman.

DAFTAR PUSTAKA

1. Kepolisian Republik Indonesia. Data Kecelakaan Sepeda Motor. 2022.
2. Khakim R. Masa Berkendara Dan Pengetahuan. Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara Dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding (Studi pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang) Rizal 2016;
3. Barthos B. Peran Polisi Lalu Lintas Dalam Meningkatkan Kesadaran Hukum Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Jakarta Pusat Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Jurnal Ilmu Hukum 2018;4(2):73–9.
4. Notoatmodjo. Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku. 2007. Jakarta. Rineka Cipta
5. Winardi. Motivasi dan Pemotivasian Dalam Manajemen. 2004. Jakarta. Kencana Prenada Media Group
6. Wijayaningsih. Psikologi Keperawatan. Cetakan Pertama ed. 2014. Jakarta. CV Trans Info Media
7. Gineung Cynthia Utari (Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah). 2010; https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/25568/1 GINEUNG%20CYNTHIA%20UTARI%20-%20fkik.pdf
8. MS TF. The Importance of Riding Unimpaired by Alcohol or Other Drugs 2015;
9. Suma'mur. Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja (Hiperkes). 2014. Jakarta. Sagung Seto
10. Suma'mur. Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan Kerja. 1998. Jakarta. CV Haji Masagung
11. Nasional BS. Helm pengendara kendaraan bermotor roda dua,

Amandemen 1. 2010;

12. Darat. DPRDP. Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia. 2009.

13. Nursalam. Konsep dan penerapan metodologi penelitian ilmu keperawatan. 2011. Jakarta. Salemba Medika

14. Astuti D. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Remaja Di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu. Nuevos sistemas de comunicación e información 2021;2013–5.

15. Aeni AN, Effendi L, Munayah Fauziah, Dadang Herdiansyah. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) pada Mahasiswa Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Jakarta Tahun 2020. Environmental Occupational and Safety Journal [Internet] 2020;1(2):192–3. Available from: https://jurnal.umj.ac.id/index.php/EOHSJ/article/viewFile/9143/5391

16. Notoadmodjo. Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku. 2010. Jakarta. Rineka Cipta

17. Notoadmodjo. Kesehatan Masyarakat, Ilmu dan Seni. Jakarta. 2010. Jakarta. Rineka Cipta

18. Wesli. Pengaruh Pengetahuan Berkendaraan Terhadap Perilaku Pengendara. Sepeda Motor Menggunakan Structural Equation Model (SEM). Teras Jurnal, Vol 5, No 1, Mar 2015, ISSN 2088-0561, Online http://teras.unimal.ac.id/index.php/teras/article/view/6/5, 2015;

19. Muryatma NM. Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara. Jurnal PROMKES 2018;5(2):155.

20. Santoso B. Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Keselamatan Berkendara pada Pengendara Sepeda Motor di Bawah Umur (Studi di Kelurahan Tawangsari, Kabupaten Wonosobo). 2019;6–32.

21. Sastroasmoro, Sugigdo; Ismael S. Dasar-dasar Metodologi Penelitian Klinis. 2011.

22. Notoadmodjo. Metode Penelitian Kesehatan (Revisi 2). 2012. Jakarta: Rineka Cipta.

23. Sugiyono. Metode penelitian Kuantitatif, Kualitatif & RD. 2017.

24. Rukhfiati D. Rukhfiati D. Hubungan Umur, Pengetahuan, Sikap, Dukungan Keluarga, Dukungan Teman Kerja Dengan Praktik Safety riding pada Karyawan Bisnis Development Representatif (BDR). Semarang: Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro; 2010. 2010;006025(564):1–73.

25. Hanif A. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman Pengemudi Ojek Daring Pada Masa Pandemi Covid-19 Di Kota Bekasi Tahun 2021 Skripsi. 2022.

26. Manopo SE, Kandou GD, Suoth LF, Masyarakat FK, Sam U, Manado R. Hubungan Antara Pengetahuan, Tingkat Pendidikan Dan Masa Berkendara Dengan Perilaku Safety Riding Pada Tukang Ojek Di Kecamatan Langowan Utara Kabupaten Minahasa. 2018; 7(5). https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/kesmas/article/view/21870

27. Aulia SN, Kurniawan B, Wahyuni I. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online Di Kota Semarang. Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal) 2020;8(5):625–31.

28. Dirga AK. PEKERJA TERHADAP PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA (SAFETY RIDING) DI PT . PINUS MERAH ABADI TAHUN 2018. 2018; http://repository.uhamka.ac.id/id/eprint/21266/

LAMPIRAN

INFORMED CONSENT

LEMBAR PERSETUJUAN

Assalamualaikum Wr. Wb

Selamat Pagi/Siang/Sore

Perkenalkan nama saya Muhammad Fadli Rosandhi, Mahasiswa D.IV Program Studi Kesehatan dan Keselamatan Kerja, Fakultas Ilmu Kesehatan dan Teknologi, Universitas Binawan, Jakarta. Saya bermaksud untuk melakukan penelitian mengenai "Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku *Safety riding* Pada Pengendara Ojek Pangkalan Di Kecamatan Matraman, Jakarta Timur" penelitian ini merupakan tugas akhir dalam penyelesaian studi di program studi Kesehatan dan Keselamatan Kerja, Fakultas Ilmu Kesehatan dan Teknologi, Universitas Binawan.

Saya berharap saudara bersedia untuk menjadi responden pada penelitian ini, dan saudara akan diminta untuk mengisi kuesioner yang akan diberikan. Semua informasi yang saudara berikan terjamin kerahasiaannya.

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

Wassalamualaikum. Wr. Wb

Saya **SETUJU** dan **BERSEDIA** untuk ikut serta dalam penelitian ini :

Nama :

Tanda Tangan :

Terima kasih atas partisipasi saudara untuk ikut serta dalam penelitian ini.

KUESIONER

FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERILAKU *SAFETY RIDING* PADA PENGENDARA OJEK PANGKALAN DI KECAMATAN MATRAMAN, JAKARTA TIMUR

A. Identitas Responden

Isilah sesuai dengan identitas anda :

1. Nama :

2. Umur : ….. tahun

3. Tingkat Pendidikan :A. SD

B. SMP

C. SMA

D. D3

E. D4 atau S1

4. Jenis Kelamin : Laki – Laki / Perempuan

5. Berapa lama Anda sudah bisa mengendarai sepeda motor ? … tahun

6.Berapa lama anda sudah bekerja sebagai pengendara ojek pangkalan?… tahun

B. Kuesioner Pengetahuan *Safety riding*

Pilihlah jawaban sesuai dengan pengetahuan anda dengan memberi tanda ceklis (√).

No	Pernyataan	Benar	Salah
1	Berkendara dengan melawan arus dapat menyebabkan kecelakaan		
2	Berkendara dalam keadaan mengantuk dapat membahayakan diri sendiri maupun pengendara lain		
3	Melakukan pemerikasaan kendaraan adalah hal penting untuk dilakukan, agar terhindar dari kecelakaan		
4	Menggunakan alat pelindung diri kendaraan dapat meminimalisir cidera saat terjadi kecelakaan		
5	Melakukan service pada sepeda motor hanya akan dilakukan pada saat ditemukan kerusakan pada bagian motor		
6	Tertib dan menaati setiap peraturan lalu lintas merupakan penunjang keselamatan berkendara		
7	Mentaati peraturan lalu lintas ketika sedang ada polisi yang bertugas		
8	Menerobos lampu warna merah diperbolehkan pada saat keadaan jalan sedang sepi		
9	Jika sudah berusia 16 tahun diperboleh mengendarai sepeda motor, karena usia tersebut dirasa tidak membahayakan pengendara lain		
10	SIM yang sudah habis masa berlakunya dan tidak diperpanjang tetap dapat digunakan		
11	Helm hanya akan digunakan jika saat panas dan hujan		
12	Menggunakan helm hanya untuk jarak jauh saja, karena jika jarak berkendara dekat tidak akan menimbulkan bahaya kecelakaan lalu lintas		
13	Menggunakan helm yang sudah standar SNI dapat meminimalisir cidera di kepala saat terjadi kecelakaan		
14	Berbelok tidak menggunakan lampu sein diperbolehkan ketika merasa jalanan aman		
15	Memacu kendaraan sepeda motor dengan kecepatan tinggi diperbolehkan ketika jalanan sedang sepi		

(Referensi Kuesioner : Modifikasi Kuesioner Pengetahuan Dina Astuti, 2020)

Pertanyaan Mengenai Rambu Lalu Lintas

16. 

Rambu ini merupakan rambu?

a. Dilarang Belok Kanan

b. Dilarang Memutar Balik Kendaraan

17. 

Rambu ini merupakan Rambu ?

a. Dilarang Parkir

b. Diperbolehkan Parkir

18. 

Rambu Ini merupakan Rambu?

a. Jalanan Berbelok

b. Jalanan Licin

19. 

Rambu ini merupakan Rambu?

a. Pintu Perlintasan Sedang Diperbaiki

b. Pintu Perlintasan Kereta Api

20. 

Rambu Ini Merupakan Rambu?

a. Pintu Perlintasan Kereta Api

b. Perlintasan Kereta Api Tanpa Pintu

C. Kuesioner Perilaku *Safety riding*

Berilah tanda **(√)** pada kolom yang sesuai dengan jawaban anda. Pilihlah salah satu jawaban berikut :

SL : Selalu **KK : Kadang – Kadang**

SR : Sering **TP : Tidak Pernah**

No	Pertanyaan	SL	SR	KK	TP
1.	Apakah sebelum berkendara, Anda selalu melakukan pengecekan pada lampu rem untuk memastikan bisa menyala atau tidak ?				
2.	Apakah Anda selalu menyalakan lampu utama saat berkendara pada siang hari ?				
3.	Apakah Anda menggunakan jaket ketika berkendara ?				
4.	Apakah Anda memakai sarung tangan pada saat berkendara ?				
5.	Apakah Anda menggunakan sepatu yang menutupi mata kaki Anda saat berkendara ?				
6.	Apakah Anda selalu menggunakan helm yang sudah standar SNI ketika berkendara ?				
7.	Apakah Anda memberikan helm yang sesuai dengan standar SNI kepada penumpang ?				
8	Apakah ketika berkendara Anda selalu mentaati peraturan lalu lintas?				
9	Apakah Anda selalu membawa STNK setiap Anda berkendara kemanapun?				
10	Apakah Anda selalu membawa SIM setiap Anda berkendara kemanapun ?				
11	Apakah Anda selalu menyalakan lampu sein sebelum berbelok?				
12	Apakah Anda selalu berkendara dengan kecepatan tinggi?				
13	Apakah Anda selalu melakukan pengecekan tekanan ban sebelum berkendara?				
14	Apakah Anda selalu melakukan pengecekan bahan bakar sebelum berkendara?				
15	Apakah Anda selalu memanaskan kendaraan anda sebelum berkendara				

(Referensi Kuesioner : Modifikasi kuesioner perilaku *safety riding* milik Dina Astuti, 2020)

DOKUMENTASI PENGAMBILAN DATA











OUTPUT SPSS

Analisis Bivariat

Statistics

		Usia	Tingkat_Pendidikan	Masa_Kerja	Pengetahuan	Perilaku
N	Valid	45	45	45	45	45
	Missing	0	0	0	0	0

Usia

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Muda	21	46,7	46,7	46,7
	Tua	24	53,3	53,3	100,0
	Total	45	100,0	100,0	

Tingkat_Pendidikan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Pendidikan Rendah	20	44,4	44,4	44,4
	Pendidikan Tinggi	25	55,6	55,6	100,0
	Total	45	100,0	100,0	

Masa_Kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Baru	18	40,0	40,0	40,0
	Lama	27	60,0	60,0	100,0
	Total	45	100,0	100,0	

Pengetahuan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang	9	20,0	20,0	20,0
	Cukup	14	31,1	31,1	51,1
	Baik	22	48,9	48,9	100,0
	Total	45	100,0	100,0	

Perilaku

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Aman	5	11,1	11,1	11,1
	Cukup Aman	22	48,9	48,9	60,0
	Aman	18	40,0	40,0	100,0
	Total	45	100,0	100,0	

Uji Distribusi Data

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov[a]			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
USIA	,230	45	,000	,909	45	,002
Masa_Kerja	,158	45	,007	,919	45	,004

a. Lilliefors Significance Correction

Analisis Chi Square

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Usia * Perilaku	45	100,0%	0	0,0%	45	100,0%
Tingkat_Pendidikan * Perilaku	45	100,0%	0	0,0%	45	100,0%
Masa_Kerja * Perilaku	45	100,0%	0	0,0%	45	100,0%
Pengetahuan * Perilaku	45	100,0%	0	0,0%	45	100,0%

Crosstab

Count

		Perilaku			
		Tidak Aman	Cukup Aman	Aman	Total
Usia	Muda	3	6	12	21
	Tua	2	16	6	24
Total		5	22	18	45

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,575[a]	2	,037
Likelihood Ratio	6,757	2	,034
Linear-by-Linear Association	1,757	1	,185
N of Valid Cases	45		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,33.

Crosstab

Count

		Perilaku			
		Tidak Aman	Cukup Aman	Aman	Total
Tingkat_Pendidikan	Pendidikan Rendah	5	10	5	20
	Pendidikan Tinggi	0	12	13	25
Total		5	22	18	45

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8,284[a]	2	,016
Likelihood Ratio	10,240	2	,006
Linear-by-Linear Association	6,869	1	,009
N of Valid Cases	45		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,22.

Crosstab

Count

		Perilaku			
		Tidak Aman	Cukup Aman	Aman	Total
Masa_Kerja	Baru	2	7	9	18
	Lama	3	15	9	27
Total		5	22	18	45

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1,364[a]	2	,506
Likelihood Ratio	1,366	2	,505
Linear-by-Linear Association	,686	1	,408
N of Valid Cases	45		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,00.

Crosstab

Count

		Perilaku			
		Tidak Aman	Cukup Aman	Aman	Total
Pengetahuan	Kurang	4	5	0	9
	Cukup	1	10	3	14
	Baik	0	7	15	22
Total		5	22	18	45

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	23,666[a]	4	,000
Likelihood Ratio	25,309	4	,000
Linear-by-Linear Association	19,503	1	,000
N of Valid Cases	45		

a. 5 cells (55,6%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,00.

Uji Validitas Kuesioner Pengetahuan

No Soal	r hitung	r tabel	Keterangan
1	0,309	0,2940	Valid
2	0,562	0,2940	Valid
3	0,676	0,2940	Valid
4	0,330	0,2940	Valid
5	0.783	0,2940	Valid
6	0,340	0,2940	Valid
7	0,338	0,2940	Valid
8	0,734	0,2940	Valid
9	0,408	0,2940	Valid
10	0,539	0,2940	Valid
11	0,631	0,2940	Valid
12	0,309	0,2940	Valid
13	0,352	0,2940	Valid
14	0,630	0,2940	Valid
15	0,352	0,2940	Valid
16	0,388	0,2940	Valid
17	0,460	0,2940	Valid
18	0,350	0,2940	Valid
19	0,562	0,2940	Valid
20	0,508	0,2940	Valid

Uji Reliabilitas Kuesioner Pengetahuan

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,734	21

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	45	100,0
	Excluded[a]	0	,0
	Total	45	100,0

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

Uji Validitas Kuesioner Perilaku

No Soal	r hitung	r tabel	Keterangan
1	0,640	0,2940	Valid
2	0,653	0,2940	Valid
3	0,540	0,2940	Valid
4	0,605	0,2940	Valid
5	0,710	0,2940	Valid
6	0,737	0,2940	Valid
7	0,627	0,2940	Valid
8	0,515	0,2940	Valid
9	0,734	0,2940	Valid
10	0,738	0,2940	Valid
11	0,686	0,2940	Valid
12	0,658	0,2940	Valid
13	0,726	0,2940	Valid
14	0,612	0,2940	Valid
15	0,663	0,2940	Valid

Uji Reliabilitas Kuesioner Perilaku

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	45	100,0
	Excluded[a]	0	,0
	Total	45	100,0

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

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,758	16