

LAPORAN AKHIR
PENELITIAN DOSEN PEMULA



**POLA INTERAKSI DETERMINAN PERILAKU “SAFETY RIDING”
DALAM UPAYA ELIMINASI GANGGUAN KESEHATAN &
KECELAKAAN LALU LINTAS GUNA MENINGKATKAN
KUALITAS HIDUP GENERASI MUDA**

Tahun ke 1 dari rencana 1 tahun

Tim Peneliti :

Eni Mahawati, SKM, M.Kes
Jaka Prasetya, S.Kep

NIDN 0627117501
NIDN 0626107802

UNIVERSITAS DIAN NUSWANTORO
S E M A R A N G
2013

HALAMAN PENGESAHAN

Judul Kegiatan : POLA INTERAKSI DETERMINAN PERILAKU "SAFETY RIDING" DALAM UPAYA ELIMINASI GANGGUAN KESEHATAN & KECELAKAAN LALU LINTAS GUNA MENINGKATKAN KUALITAS HIDUP GENERASI MUDA

Peneliti / Pelaksana

Nama Lengkap : ENI MAHAWATI S.K.M., M.Kes.
NIDN : 0627117501
Jabatan Fungsional :
Program Studi : Kesehatan Masyarakat
Nomor HP : 08112702894
Surel (e-mail) : ena_maha5@yahoo.com

Anggota Peneliti (1)

Nama Lengkap : JAKA PRASETYA
NIDN : 0626107802
Perguruan Tinggi : UNIVERSITAS DIAN NUSWANTORO

Institusi Mitra (jika ada)

Nama Institusi Mitra :
Alamat :
Penanggung Jawab :
Tahun Pelaksanaan : Tahun ke. 1 dari rencana 1 tahun
Biaya Tahun Berjalan : Rp. 14.500.000,00
Biaya Keseluruhan : Rp. 14.950.000,00

Mengotahui
Dekan Fakultas Kesehatan



Semarang, 10 - 12 - 2013,
Ketua Peneliti


(ENI MAHAWATI S.K.M., M.Kes.)
NIP/NIK0686111999176



RINGKASAN

Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda, berusia 15-24 tahun. Lebih dari 90% kematian yang diakibatkannya terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah. Apabila tidak dilakukan pencegahan dan penanggulangan, kecelakaan lalu lintas diperkirakan mengakibatkan kematian sekitar 1,9 juta orang per tahun pada tahun 2020. Angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia menduduki peringkat 2 di dunia (rata-rata 99 korban meninggal per hari). Menurut data Satlantas Polwiltabes Kota Semarang sepanjang tahun 2011 terdapat 19.839 kejadian kecelakaan lalu lintas, dengan korban meninggal dunia dari kelompok mahasiswa/pelajar 5.252 orang, profesi lain-lain 1.625 orang, sisanya karyawan/wiraswasta. Kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah sepeda motor 23.216, mobil barang 3.491 unit, serta mobil penumpang 2.495 unit. Agus Aji Samekto menemukan bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas didominasi kelompok remaja dan mahasiswa. Beberapa penelitian tentang kecelakaan lalu lintas (Pamungkas, 2012; Rutter et.al., 2007; Samekto, 2009) masih terbatas pada kajian parsial terhadap pengetahuan, sikap, praktek pengemudi secara kuantitatif dan belum dikaji secara komprehensif keseluruhan faktor-faktor determinan perilaku *safety riding*. Belum jelas pola interaksi antar faktor determinan tersebut, padahal kenyataan di lapangan antar faktor determinan perilaku saling berinteraksi dengan besar peran masing-masing berkontribusi menentukan tingkat risiko kejadian kecelakaan lalu lintas. Diperlukan kajian komprehensif terutama untuk kelompok risiko tinggi yaitu remaja usia 17-24 tahun didukung data-data kualitatif agar dapat diketahui akar permasalahan secara lebih tepat dan mendalam.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi pola interaksi faktor-faktor determinan yang melatarbelakangi perilaku remaja dalam "*safety riding*" sebagai *database* program eliminasi kecelakaan lalu lintas. Tujuan jangka panjang diharapkan tindak lanjut penelitian ini dapat menghasilkan rekomendasi model intervensi program eliminasi kecelakaan lalu lintas berbasis perilaku "*safety riding*" yang akan diintegrasikan dalam kurikulum pembelajaran di sekolah / kampus melalui penelitian pada tingkat yang lebih tinggi sehingga menurunkan insiden, kecacatan, kematian akibat kecelakaan lalu lintas sebagai kontribusi dunia pendidikan dalam menciptakan generasi muda yang sehat, selamat dan berkualitas tinggi sebagai indikator indeks kualitas sumber daya manusia Indonesia.

Jenis penelitian ini adalah survey "*cross sectional*" dengan pendekatan kuantitatif dilengkapi data kualitatif melalui wawancara, FGD, observasi & wawancara mendalam terhadap responden dan informan kunci. Populasi penelitian ini adalah mahasiswa UDINUS dan pelajar SMAN 1 Kota Semarang. Penentuan sampel secara *purposive* dengan perhitungan "*Proportional Sampling*" yaitu 50 mahasiswa dan 50 siswa SMA. Data dianalisis dengan uji beda *independent t test*, *Anova* dan korelasi *pearson product moment* didukung data kualitatif.

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan terdapat 8 determinan perilaku yang terbukti berpengaruh terhadap *safety riding* remaja kelompok siswa SMA dan mahasiswa yaitu meliputi pendidikan, pengetahuan, nilai-nilai, dukungan fasilitas, peran keluarga, pengawasan orang tua, peran pergaulan dan peran sekolah / kampus. Sebanyak 42% responden memiliki praktek *safety riding* kurang baik. Adapun usia awal berkendara paling cepat usia 10 tahun dan sebagian besar sudah berkendara sebelum usia 15 tahun. Disarankan sebaiknya model intervensi praktek *safety riding* pada remaja dirancang sedemikian rupa untuk mengaktifkan aspek-aspek determinan perilaku tersebut di atas.

Kata Kunci : Safety Riding, Determinan, Perilaku, Remaja, SMA, Mahasiswa

PRAKATA

Alhamdulillahirabbilamin, Segala Puji Syukur saya ucapkan kepada Allah SWT, atas limpahan Rahmat dan Kuasa-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan laporan kemajuan penelitian pemula ini dengan baik. Keberhasilan peneliti dalam penyusunan laporan kemajuan penelitian dosen pemula ini tidak terlepas dari bantuan dan dorongan dari berbagai pihak, baik berupa moril maupun materiil. Untuk itu penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Dikti dan KOPERTIS VI yang telah memberikan kesempatan dan bantuan pembiayaan penelitian ini
2. Dr. Ir. Edi Nursasongko, M.Kom selaku Rektor Universitas Dian Nuswantoro Semarang yang selalu membuka peluang dan mendorong kepada dosennya untuk melakukan penelitian dan meningkatkan pengetahuan
3. Dr.dr. Andarini Indreswari, M.Kes. selaku Dekan Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro Semarang, yang telah memberikan dorongan dan motivasi.
4. Kepala Sekolah, Wakil Kepala Sekolah Bagian Kurikulum, Guru-guru BK serta segenap siswa dan berbagai pihak di lingkungan SMAN 1 Semarang atas segala ijin, bantuan dan kesediaannya sebagai lokasi dan responden / informan dalam penelitian ini
5. Segenap dosen, siswa, aktifis UDINUS yang telah berkenan menjadi responden / informan dalam penelitian ini
6. Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan laporan penelitian ini, yang tidak dapat dituliskan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa semua yang tertuang dalam penelitian ini jauh dari kesempurnaan, dan dibutuhkan penelitian lanjutan untuk implementasi model yang telah disusun, namun semoga laporan penelitian ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Semarang, Desember 2013

Peneliti

DAFTAR ISI

Halaman Sampul	i
Halaman Pengesahan	ii
Ringkasan	iii
Prakata	iv
Daftar Isi	v
Daftar Tabel	vii
Daftar Lampiran	viii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Rumusan Masalah	2
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	2
2.1. Kecelakaan Lalu Lintas	2
2.2. Kelompok Yang Beresiko Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	3
2.3. Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas	3
2.4. Safety Riding (Keselamatan & Kesehatan Berkendara)	4
2.5. Penerapan Safety Riding	6
2.6. Determinan Perilaku	7
2.7. Kerangka Konseptual	9
BAB 3 TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	9
3.1. Tujuan Penelitian	9
3.2. Manfaat Penelitian	9
BAB 4 METODE PENELITIAN	10
4.1. Tahapan Penelitian	10
4.2. Lokasi Penelitian	10
4.3. Variabel Penelitian	10
4.4. Model Penelitian	11
4.5. Rancangan Penelitian	11
4.6. Teknik Pengumpulan Data	12
4.7. Teknik Analisis Data	12

BAB 5	HASIL DAN PEMBAHASAN	13
BAB 6	SIMPULAN DAN SARAN	36
DAFTAR PUSTAKA		37
LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

Tabel 1	Tahapan Penelitian	10
Tabel 2	Uraian Tahapan Kerja dan Hasil Kegiatan	13
Tabel 3	Distribusi Frekuensi Responden Mahasiswa Berdasarkan Umur	17
Tabel 4	Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin Responden Mahasiswa	17
Tabel 5	Distribusi Frekuensi Pekerjaan Ayah	18
Tabel 6	Distribusi Frekuensi Pekerjaan Ibu	18
Tabel 7	Distribusi Frekuensi Uang Saku Rata-Rata Responden Mahasiswa Per Hari	19
Tabel 8	Distribusi Frekuensi Usia Awal Responden Mahasiswa Mulai Berkendara Sepeda Motor	19
Tabel 9	Kategori Praktek Safety Riding Responden Mahasiswa	20
Tabel 10	<i>Independent Sample t test</i> (Pendidikan)	20
Tabel 11	Anova (Berdasarkan Pekerjaan Ayah)	20
Tabel 12	Anova (Berdasarkan Pekerjaan Ibu)	21
Tabel 13	Hasil Uji Korelasi <i>Pearson Product Moment</i> Umur dan Uang Saku Dengan Praktek Safety Riding	21
Tabel 14	Hasil Uji Korelasi <i>Pearson Product Moment</i> Determinan Perilaku Safety Riding	21
Tabel 15	Tabulasi Silang Pendidikan dan Kejadian Hampir Celaka	21
Tabel 16	Tabulasi Silang Pendidikan dan Kejadian Kecelakaan Ringan	21
Tabel 17	Tabulasi Silang Pendidikan dan Kejadian Kecelakaan Sedang/Berat	24

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Instrumen Penelitian
Lampiran 2	Personalia Peneliti dan Kualifikasinya
Lampiran 3	Publikasi Ilmiah (Artikel Ilmiah ke Jurnal Kemas UNNES)
Lampiran 4	Publikasi Ilmiah - Prosiding Semantik (Seminar Nasional)
Lampiran 5	Produk Penelitian (Bahan Ajar)
Lampiran 6	Laporan Penggunaan Anggaran

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

WHO (*World Health Organization*) menyatakan bahwa Sekitar 1,3 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas jalan (mewakili 2,1% angka kematian global). Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda, berusia 15-24 tahun (Rutter, et.al., 2007). Lebih dari 90% kematian di dunia, kecelakaan di jalan raya terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah. Hampir setengah (46%) dari mereka yang mengalami kecelakaan di jalan-jalan di dunia adalah "pengguna jalan rentan" termasuk pengendara sepeda motor. Tanpa tindakan, kecelakaan lalu lintas jalan diperkirakan akan menghasilkan kematian sekitar 1,9 juta orang per tahun pada tahun 2020 (K3Logistik.com, 2013). Data statistik menunjukkan kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia menduduki peringkat 2 di dunia setelah Nepal. Setiap tahun tidak kurang dari 36.000 orang meninggal atau setiap hari rata-rata 99 orang tewas di jalan raya. (The Globe Journal, 2013)

Menurut data Satlantas Polwiltabes Kota Semarang sepanjang tahun 2011 terdapat 19.839 kejadian kecelakaan lalu lintas, dengan korban meninggal dunia dari kelompok mahasiswa/pelajar 5.252 orang, profesi lain-lain sebanyak 1.625 orang dan sisanya karyawan/wiraswasta. Kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah sepeda motor 23.216, mobil barang 3.491 unit, serta mobil penumpang 2.495 unit (Samekto, 2009). Agus Aji Samekto dalam penelitiannya menyebutkan bahwa jumlah terbesar korban kecelakaan lalu lintas di kota Semarang adalah didominasi oleh kelompok usia pelajar atau mahasiswa, dengan kelompok kendaraan terbanyak adalah sepeda motor (K3logistik.com, 2013). Pengendara pemula memiliki peluang tiga kali lebih besar terlibat kecelakaan dari pada pengendara yang lebih mahir. (Dephub RI, 2009)

Survei awal tanggal 21 Januari 2013 terhadap 61 mahasiswa S1 Kesehatan Masyarakat UDINUS diketahui beberapa perilaku pengendara yang tidak sesuai dengan standar *safety riding* antara lain sebanyak 8% mendengarkan musik saat berkendara, 6% menggunakan telepon saat berkendara dan 11% merokok sambil berkendara. Sebanyak 57% responden pernah ditilang dikarenakan menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, tidak membawa SIM/STNK, operasi patuh, menabrak marka, dan motor tidak standar. Sebanyak 70% responden pernah mengalami kecelakaan lalu lintas (karena jarak pandang, ditabrak pengendara lain, jalan yang rusak, motor yang mengalami kerusakan, dan ingin menghindari hewan), serta sebesar 52% pernah mengalami gangguan kesehatan setelah berkendara.

Kecelakaan terjadi disebabkan oleh tindakan tidak aman (*unsafe action*) yaitu tindakan atau perilaku atau kebiasaan tidak aman dari seseorang yang menimbulkan bahaya terhadap dirinya sendiri dan orang lain, serta kondisi tidak aman (*unsafe condition*) yang dapat membahayakan

seseorang (Adnan, 2008). Hasil penelitian Trio Adit Pamungkas menyebutkan banyaknya pelajar SMP yang mengemudikan sepeda motor tanpa memiliki SIM tidak terlepas dari pengaruh internal maupun eksternal individu tersebut. (Pamungkas, 2012)

Memperhatikan besarnya potensi dan angka kejadian kecelakaan serta gangguan kesehatan yang ditimbulkan oleh proses berkendara, maka perlu adanya pencegahan yaitu dengan menerapkan keselamatan dalam berkendara atau kesadaran berkendara yang aman bagi remaja, karena merupakan generasi penerus bangsa yang akan sangat menentukan kualitas sumber daya manusia Indonesia nantinya. Pencegahan harus dilakukan berdasarkan data dasar penyebab utama yang melatarbelakangi perilaku tersebut sebagai akar masalah yang harus diputus dalam lingkaran kejadian kecelakaan lalu lintas. Diharapkan intervensi yang dilakukan tepat sasaran, efektif dan efisien dengan pola pendekatan manusiawi.

1.2. Rumusan Masalah

Perumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana pola interaksi faktor-faktor determinan perilaku *safety riding* di kalangan remaja usia 17 – 24 tahun?”

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kecelakaan Lalu Lintas

Terminologi lalu lintas adalah pergerakan benda yang searah/berlawanan arah dan pergerakan benda memotong arah dalam suatu ruang pergerakan atau jalur pergerakan (Lazuardi, 2013). Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. (UU RI No.22, 2009)

Menurut Carter & Homburger kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa yang terjadi akibat adanya kesalahan pada sistem pembentuk lalu lintas yaitu meliputi manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan. (Supratman, 2013)

Klasifikasi korban kecelakaan lalu lintas antara lain:

- a. Korban mati (*Fatality*), adalah korban yang pasti mati akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan.
- b. Korban luka berat (*Serious Injury*), adalah korban menderita cacat tetap atau harus dirawat 30 hari sejak kecelakaan.
- c. Korban luka ringan (*Light Injury*), adalah korban yang tidak masuk dalam pengertian di atas. (UU RI No.22, 2009)

2.2. Kelompok Yang Beresiko Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

a. Status sosial ekonomi

Kecelakaan lalu lintas serta tingkat kematian paling banyak terjadi di negara yang berpenghasilan rendah dan menengah.

b. Usia

Kelompok usia muda atau dibawah 25 tahun sangat rentan terhadap kecelakaan lalu lintas, beresiko mengalami luka parah bahkan kematian. WHO membagi usia remaja menjadi dua kelompok yaitu remaja awal (10-14 tahun) dan remaja akhir (15-20 tahun), sedangkan di Indonesia menggunakan batas usia 11-24 tahun dan belum menikah. Masa remaja dikenal sebagai masa penuh kesukaran, karena merupakan masa transisi masa kanak-kanak ke dewasa, sehingga individu menghadapi situasi yang membingungkan. Remaja adalah individu aktif dengan tingkat pertumbuhan tinggi dan menentukan kualitas manusia di masa depan (Sayogo dkk, 2000). Soetjiningsih (2004) menemukan adanya kecenderungan remaja dengan kemampuan kognitif normal namun prestasi yang dicapai di sekolah buruk. Salah satu hambatannya adalah faktor kesehatan yang terganggu sehingga waktu yang seharusnya digunakan belajar digunakan untuk istirahat sehingga tertinggal dalam pelajaran dan prestasi belum optimal (Tu'u, 2004)

c. Jenis kelamin

Pada usia muda, laki-laki lebih mungkin untuk terlibat dalam kecelakaan lalu lintas jalan daripada perempuan. Laki-laki lebih berperilaku agresif dan kompetitif dibandingkan dengan perempuan. (WHO, 2013)

2.3. Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

a. Faktor Manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Sebagian pengguna jalan raya sering lalai dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya.

b. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana mestinya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah aus tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor

kendaraan sangat terkait dengan teknologi dan perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan.

c. Faktor jalan

Faktor jalan terkait dengan kecepatan rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya median jalan, jarak pandang dan kondisi permukaan jalan. Jalan rusak atau berlubang sangat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pemakai sepeda motor.

d. Faktor cuaca

Cuaca hujan juga mempengaruhi fungsi kerja kendaraan antara lain mempengaruhi jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin dan jarak pandang yang terganggu atau lebih pendek karena lebatnya hujan. Asap dan kabut juga bisa mengganggu jarak pandang, terutama di daerah pegunungan. (Retnawati, 2013)

2.4. Safety Riding (Keselamatan & Kesehatan Berkendara)

Keselamatan berkendara mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain, agar dapat terhindar dari kecelakaan lalu lintas. (jnc.000space.com, 2013) Menurut WHO kesehatan adalah keadaan sejahtera sempurna secara fisik, mental dan sosial dan tidak hanya bebas dari penyakit atau ketidak mampuan. Secara tradisional kesehatan adalah bebas dari penyakit atau rasa sakit. Keselamatan adalah bagian dari tujuan teknik lalu lintas yang meliputi keamanan, kenyamanan, dan keekonomisan dalam transportasi orang dan barang. (UU RI No.22, 2009)

Berikut ini aturan-aturan *safety riding* : (Arizona, 2013)

a. **Kaca spion wajib ada 2 (kanan dan kiri)**

Bersihkan dan setel posisi spion sebelum mulai berkendara. Sangat berbahaya jika menyetel spion pada saat berkendara. Spion harus disetel agar dapat melihat area di belakang. Pengendara harus dapat melihat lajur di sebelah dan di belakang pada kaca spion. Hal ini untuk menghindari terjadinya kecelakaan pada saat berkendara.

b. **Lampu dan sein**

Lampu utama pada kendaraan berguna untuk memberikan penerangan pada bidang bagian depan kendaraan agar memberikan cahaya pada saat berkendara dan sebagai penerangan untuk melihat benda-benda yang berada di depan kendaraan, serta keberadaan suatu kendaraan. Lampu utama harus dihidupkan pada malam maupun siang hari. (UU RI No.22, 2009). Lampu rem untuk memberitahukan bahwa kendaraan sedang melakukan pengereman atau proses berhenti, dengan tujuan agar pengendara lain melihat, memberi jarak aman terhindar kecelakaan.

c. SIM dan STNK

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

d. Plat nomer

Plat nomer pada kendaraan harus dipasang dengan benar, hendaknya asli yang dikeluarkan kepolisian, berguna mengidentifikasi kendaraan.

e. Perlengkapan safety riding / APD

Pakaian yang tepat sangat penting karena melindungi dan membantu untuk dapat terlihat oleh pengguna jalan lain. Pakaian yang tepat meliputi : helm, pelindung mata / kaca mata dan pelindung wajah /masker, pakaian pelindung seperti jaket, sepatu, dan sarung tangan.

Diperlukan sebuah sistem yang lebih menyeluruh sehingga pengendara kendaraan bermotor benar-benar sadar dan paham akan pentingnya menjaga dan membudayakan keselamatan di jalan raya. Konsep *safety riding* kemudian dikembangkan menjadi *defensive driving*. merupakan pengembangan lebih lanjut dari *safety riding* yang sudah ada dimana terdapat empat kunci utama prinsip *defensive driving* tersebut yaitu:

- a. 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 yang mungkin dapat muncul akibat tindakan tersebut.
- b. 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 bagi keselamatan dirinya dan orang lain.
- c. Sikap dan Mental (*Attitude*), merupakan faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya berarti dapat mengendalikan emosinya. Dengan pengendalian emosi di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya. Sikap emosional yang memicu *arrogan driving* dapat dihindarkan. Dari pengendalian sikap ini maka dapat lahir budaya tertib untuk antri, saling menghormati dan menghargai antar pengguna jalan sehingga kecelakaan lalu lintas dapat dihindari.

- d. Antisipasi (*Anticipation*), merupakan hal yang penting mengingat dengan sikap ini maka akan timbul upaya inisiatif untuk dapat mengantisipasi segala kejadian yang tidak terduga di jalan raya. (Wirawan, 2013)

2.5. Penerapan “*Safety Riding*” (Keselamatan & Kesehatan Berkendara)

2.5.1. Sebelum berkendara

- a. Pemanasan tubuh.

Hal ini agar tidak terjadi kekakuan pada otot / kram otot. (Arizona, 2013)

- 1) Menggunakan perlengkapan berkendara
- 2) Helm merupakan bagian yang penting yang membantu mengurangi luka serius yang mungkin timbul ketika terjatuh dari sepeda motor.
- 3) Sepatu, harus menutupi mata kaki untuk melindungi pergelangan kaki, serta nyaman saat dipergunakan.
- 4) Pakaian yang tepat saat berkendara melindungi dari kedinginan, kondisi dingin dan dehidrasi, angin dan matahari. Pakaian yang didesain untuk berkendara sepeda motor adalah yang paling baik.
- 5) Sarung tangan dan masker, melindungi tangan dan memberi kemampuan menggenggam setang motor dengan baik dan tetap mampu mengendalikan sepeda motor, melindungi tangan dari angin dan hujan. Mata dan wajah membutuhkan perlindungan dari angin, debu, hujan, binatang kecil dan bebatuan, pelindung wajah dapat memberi perlindungan dari hal tersebut seperti masker dan kaca mata.

- b. Pengecekan sepeda motor.

Sebelum melakukan perjalanan dengan kendaraan bermotor, hendaknya memeriksa segala hal diantaranya adalah, memanaskan mesin sebelum berkendara agar mesin tidak mati saat dikendarai, memeriksa tekanan ban, memeriksa fungsi rem, pemeriksaan lampu kendaraan, kaca spion, rantai, serta kelengkapan surat kendaraan SIM dan STNK.

2.5.2. Saat berkendara

- a. Konsentrasi, Mengendarai sepeda motor membutuhkan stamina yang lebih. Kurangnya konsentrasi akan mengurangi kemampuan untuk dapat mengambil keputusan cepat dan dapat mengakibatkan kecelakaan.

- b. Teknik berkendara

- 1) Pengereman, Teknik pengereman yang tepat merupakan hal penting untuk keselamatan karena sepeda motor memiliki rem depan dan belakang. Fungsi rem untuk menurunkan kecepatan kendaraan . Rem depan merupakan rem yang paling handal. Rem depan dapat membantu pengereman hingga 90% saat berhenti mendadak.

- 2) Pada sebuah tikungan, arahkan kendaraan pada lajur yang dituju agar dapat melihat dengan jelas saat melintasi sebuah tikungan.
 - 3) Pada perempatan, Jaga jarak dengan kendaraan lain saat di perempatan dan berganti arah dengan hati-hati.
 - 4) Saat membelok batasi kecepatan dan mendekat ke belokan dengan hati-hati.
- c. Kewaspadaan, selalu waspada saat berkendara agar dapat terhindar dari kecelakaan.

2.5.3. Setelah berkendara

Setelah berkendara lakukan pemeriksaan kembali mesin kendaraan untuk mengantisipasi kerusakan komponen mesin kendaraan. (UU RI No.22, 2009)

2.6. Determinan Perilaku

2.6.1. Teori Perilaku

Menurut teori S-O-R, perilaku manusia dibedakan menjadi dua, yaitu :

- a. Perilaku tertutup (*covert behavior*)
Respon diberikan masih dalam bentuk perhatian, perasaan, persepsi, pengetahuan, dan sikap terhadap stimulus.
- b. Perilaku terbuka (*overt behavior*)
Respon berupa tindakan, atau praktik dapat diamati orang lain dari luar atau *observable behavior*.

2.6.2. Domain Prilaku

Dua hal yang menyebabkan perbedaan perilaku antar individu disebut *determinan* prilaku, antara lain :

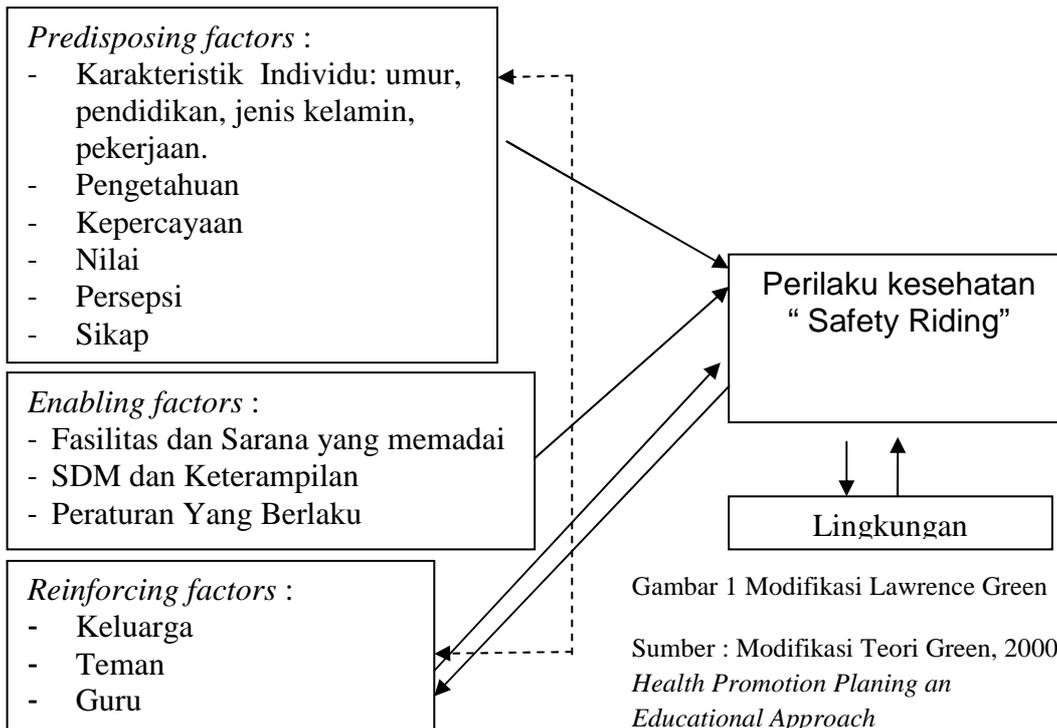
- a. *Determinan internal*, karakteristik seseorang yang sifatnya bawaan
- b. *Determinan eksternal* meliputi lingkungan individu, baik lingkungan fisik, sosial budaya, ekonomi, politik dan sebagainya.

2.6.3. Perilaku kesehatan (Notoatmojo, 2002)

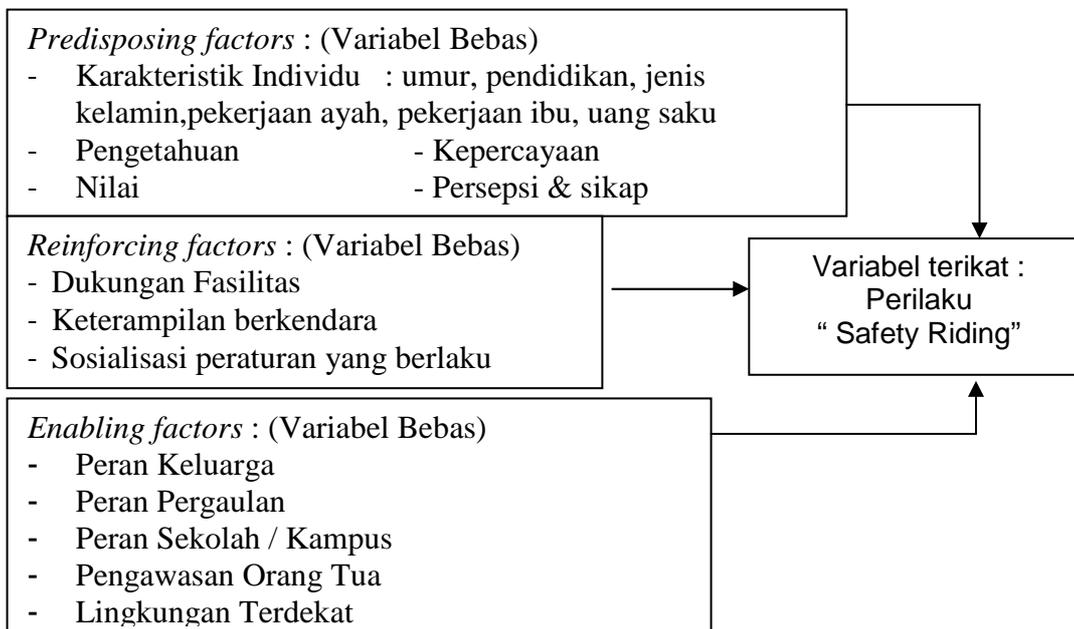
Green menyatakan dalam teorinya bahwa perilaku ditentukan 3 faktor utama :

- a. Faktor *Predisposisi (Disposing Factors)*, preferensi “pribadi” seseorang.
- b. Faktor pendukung (*Enabling Factors*) terwujud dalam lingkungan fisik, tersedia atau tidak tersedianya fasilitas atau sarana
- c. Faktor pendorong (*Reinforcing Factors*) terwujud dalam sikap, perilaku atau budaya masyarakat merupakan referensi perilaku masyarakat.

2.6.4. Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Perilaku



2.7. Kerangka Konseptual



Berdasarkan kerangka konsep diatas dirumuskan hipotesis penelitian berikut ini:

1. Terdapat perbedaan *perilaku "Safety Riding"* berdasarkan pendidikan, jenis kelamin, pekerjaan ayah dan pekerjaan ibu
2. Terdapat hubungan signifikan faktor-faktor determinan perilaku (umur, pengetahuan, nilai, kepercayaan, persepsi & sikap, dukungan fasilitas, keterampilan berkendara, sosialisasi peraturan, peran keluarga, peran pergaulan, peran sekolah / kampus, pengawasan orang tua, lingkungan terdekat) dengan praktek *safety riding*.

BAB 3. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

2.1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi faktor-faktor determinan perilaku "*safety riding*" di kalangan remaja usia 17 – 24 tahun.

2.2. Manfaat Penelitian

- a. Terhadap kemajuan dan pembaharuan IPTEKS:
 - i. Penelitian ini akan mengungkapkan berbagai bentuk penerapan perilaku "*safety riding*" remaja dalam berkendara sebagai factor risiko gangguan kesehatan dan kecelakaan lalu lintas.
 - ii. Memberikan rekomendasi desain program eliminasi kecelakaan lalu lintas berbasis perilaku "*safety riding*" yang akan diterapkan terintegrasi dalam kurikulum pembelajaran di sekolah / kampus.
 - iii. Memperkaya bahan ajar mata kuliah kesehatan dan keselamatan kerja di Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat UDINUS
- b. Manfaat praktis untuk memecahkan masalah kesehatan
 - i. Tersedianya data dasar tentang pola perilaku "*safety riding*" dan faktor-faktor determinan yang berperan dari hasil penelitian ini menjadi landasan penting dalam program eliminasi berbagai gangguan kesehatan, kecacatan dan kematian akibat perilaku berkendara di jalan raya.
 - ii. Rekomendasi program terintegrasi dalam kurikulum pembelajaran di sekolah/kampus diharapkan dapat meningkatkan efisiensi, efektifitas dan keberhasilan program eliminasi kecelakaan lalu lintas.

BAB 4. METODE PENELITIAN

4.1. Tahapan Penelitian

Tabel 1
Tahapan Penelitian

A. PERSIAPAN		METODE
1	Perijinan & Administratif	Koordinasi
2	Telaah pustaka, pedoman wawancara & FGD	Telaah pustaka
3	Need assessment	Observasi
4	Persiapan instrumen	Koordinasi
B. PELAKSANAAN		METODE
5	Uji coba instrumen	Isian kuesioner
6	Uji validitas reliabilitas	Uji SPSS
7	Penyempurnaan instrumen	Telaah data
8	Pengambilan data kuesioner	pengisian kuesioner
9	Crosscheck data kualitatif	FGD
10	Melengkapi data kualitatif	FGD
C. PELAPORAN		METODE
11	Entry Data, Pengolahan dan analisis data	Komputerisasi
12	Penyusunan laporan akhir	Telaah data & pustaka
D. MONITORING, EVALUASI, DISEMINASI		METODE
13	Monev Kegiatan	Kajian, Observasi, Koordinasi
14	Diseminasi hasil	Penyajian Hasil
15	Seminar & Publikasi ilmiah	Artikel ilmiah

4.2. Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di SMAN 1 Semarang dan Universitas Dian Nuswantoro Semarang yang dilakukan terhadap siswa/mahasiswa, guru dan dosen terkait.

4.3. Variabel Penelitian

a. Perilaku Safety Riding

Yaitu kebiasaan responden dalam berkendara yang tercermin dari praktik berkendara berdasarkan jawaban kuesioner dinilai berdasarkan penerapan aspek *safety riding* sebelum, saat dan setelah berkendara. Skor penilaian hasil kuesioner dalam skala pengukuran interval

b. Faktor Predisposing

Merupakan variabel komposit yang meliputi aspek karakteristik, umur, pendidikan, jenis kelamin, , pengetahuan, kepercayaan, nilai, persepsi dan sikap, pekerjaan ayah, pekerjaan ibu, uang saku responden terhadap perilaku “*safety riding*” yang dinilai melalui skor jawaban kuesioner dengan skala pengukuran interval.

c. Faktor Reinforcing

Merupakan variabel komposit yang meliputi dukungan sarana, keterampilan berkendara dan sosialisasi peraturan lalu lintas yang diterima responden, dinilai berdasarkan skor jawaban kuesioner dengan skala pengukuran interval.

d. Faktor Enabling

Merupakan variabel komposit yang meliputi peran keluarga, pergaulan, lingkungan terdekat, sekolah/kampus, pengawasan orang tua dalam penerapan “*safety riding*” berdasarkan persepsi responden, dinilai berdasarkan skor jawaban kuesioner dengan skala pengukuran interval.

4.4. Model Penelitian

Penelitian ini merupakan model penelitian kuantitatif didukung analisis kualitatif untuk merumuskan pola interaksi variabel determinan yang melatarbelakangi perilaku “*safety riding*” dengan besar porsi peran masing-masing faktor dinilai secara komprehensif secara statistik dan kualitatif.

4.5. Rancangan Penelitian

Jenis penelitian ini adalah *Eksplanatori Research* dengan metode survei dengan pendekatan *cross sectional*, pengukuran dilakukan terhadap status karakter/variabel pada saat penelitian. Dalam perumusan pola interaksi faktor determinan hasil uji statistik dilengkapi dengan data-data kualitatif guna penyimpulan besar kontribusi secara serentak faktor-faktor tersebut terhadap perilaku “*safety riding*” remaja. (Suharsimi, 2010)

Populasi penelitian ini adalah total siswa tingkat akhir SMAN 1 Semarang dan mahasiswa semester 6 Mahasiswa Fakultas Kesehatan UDINUS. Pemilihan sampel dilakukan secara *purposive* dengan kriteria inklusi adalah responden yang mengendarai motor. Adapun Kriteria eksklusi jika responden sakit/tidak dapat ditemui saat penelitian.

Besar sampel ditentukan secara *proportional sampling*. Total sampel sebanyak 50 orang siswa SMA dan 50 mahasiswa. Jumlah sampel dihitung dengan rumus perhitungan sampel desain penelitian *cross sectional* (Murti B, 2006).

$$n = \frac{Z\alpha^2 PQ}{d^2}$$

Keterangan :

n = jumlah sampel minimal : α = tingkat kemaknaan (0,05) : $Z\alpha = 1,96$

P = proporsi penyakit atau keadaan yang akan dicari (50 %)

Q = 1 – P : d = presisi yang diinginkan (10 %)

Berdasarkan rumus diatas diperoleh sampel sebesar 96,04 yang dibulatkan menjadi 100 untuk mengantisipasi drop out responden.

4.6. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara dan pengisian kuesioner kepada subjek yang memenuhi kriteria penelitian bertujuan menggali dan mengetahui data penelitian agar lebih sistematis. (Riduwan, 2007) Focus Group Discussion (FGD) terhadap informan terkait untuk memperdalam dan crosscheck informasi dari responden utama. Dokumentasi kegiatan digunakan sebagai data penunjang dan pelengkap hasil dan pembahasan dalam penelitian ini.

4.7. Teknik Analisis Data

Pengolahan data meliputi *editing, coding, tabulating* untuk data kuantitatif, sedangkan data pendukung kualitatif diolah secara deskriptif dengan *content analysis*. Analisis data kuantitatif menggunakan program SPSS meliputi:

a. *Analisa Univariat*

Menghasilkan distribusi dan presentase dari tiap variabel. (Riduwan, 2007)

b. *Analisa Bivariat*

Analisa bivariat dengan uji anova terhadap dua variabel yang diduga berhubungan, berpengaruh atau berkorelasi secara parsial. Dalam penelitian ini digunakan analisis *independent t test, anova serta korelasi Pearson Product Moment* (Riduwan, 2007)

BAB 5 HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 2
Uraian Tahapan Kerja dan Hasil Sementara

No	Kegiatan	Hasil
1.	Perancangan Instrumen	Instrumen kuesioner yang siap diujicobakan
2.	Persiapan Uji coba Instrumen	Kesepakatan waktu uji coba dan persiapan pelatihan enumerator
3.	Pelatihan Enumerator dan petugas entry data	Menyamakan persepsi dan pemahaman sekaligus meningkatkan pengetahuan dan kemampuan Enumerator dalam pengumpulan data penelitian, serta kemampuan perugas entry data sesuai rancangan instrument dan template SPSS yang telah disusun peneliti
4.	Uji coba instrumen	Hasil Uji coba kuisioner pada 50 orang remaja siap diuji validitas reliabilitasnya
5.	Uji validitas dan reliabilitas instrument	Hasil uji validitas dan reliabilitas siap digunakan untuk penyempurnaan instrumen
6.	Penyempurnaan Instrumen	Instrumen final siap digunakan dalam pengumpulan data
7.	Perijinan ke Dinas Pendidikan Semarang	Memperoleh surat ijin penelitian di SMA N 1 Semarang dan kesepakatan perencanaan
8.	Perijinan ke Kesbangpolinmas Semarang	Memperoleh surat ijin Penelitian dari Kesbanglinmas Semarang
9.	Perijinan ke Universitas Dian Nuswantoro	Memperoleh ijin penelitian dari UDINUS
10.	Pembagian dan Pengumpulan kuisioner pada mahasiswa oleh enumerator didampingi tim peneliti	Pengambilan data terhadap 50 remaja (mahasiswa) dalam 2 tahap: 1. Tanggal 24 September 2013 : 30 Responden 2. Tanggal 25 September 2013 : 20 Responden
11.	Koordinasi perencanaan kegiatan dan perijinan ke SMAN 1 Semarang	Disepakati jadwal kegiatan pengumpulan data di SMAN 1 Semarang serta ditunjuk penanggungjawab kegiatan tersebut adalah guru BK kelas XII SMAN 1 Semarang

12.	Persiapan FDG dengan Dosen UDINUS dan aktifis ormawa UDINUS	Kesepakatan rencana FGD dengan dosen pada tanggal 1 Oktober dan tanggal 3 Oktober 2013 FGD dengan aktifis Ormawa UDINUS
13.	Kegiatan FGD dosen	Hasil diskusi dicatat dalam notulen sebagai database data kualitatif pelengkap data kuantitatif : Faktor penting determinan perilaku menurut sebagian besar peserta FGD meliputi ketersediaan dan akses fasilitas, keluarga, orang tua, pergaulan dan teman sebaya. Untuk mengatasinya harus integrasi berbagai pihak
14.	Kegiatan FGD aktifis Ormawa UDINUS	Hasil diskusi dicatat dalam notulen sebagai database data kualitatif pelengkap data kuantitatif . Sebagian besar responden menyatakan usia awal berkendara yang relative aman adalah usia 15 tahun, namun mereka secara umum mulai berkendara kelas 6 SD atau 1 SMP. Faktor penting yang berpengaruh adalah kemudahan memperoleh fasilitas, praktek teman pergaulan, orang tua, keluarga dan pihak sekolah yang kurang berperan mencegah pengendara usia SMP membawa kendaraan ke sekolah. Menurut pengalaman mereka sejak SMP banyak yang sudah praktek berkendara. Usia tersebut paling rawan dan labil emosinya terhadap pengaruh pergaulan dan media.
10	Entry dan pengolahan Data tahap I	Menginput 50 data jawaban kuesioner mahasiswa dan menganalisis secara deskriptif , analitik serta dokumentasi printout hasil SPSS sementara.
11	Pengumpulan data tahap II di SMAN 1 Semarang : Pengisian Kuesioner	Jawaban kuesioner 50 orang siswa SMAN 1 telah terkumpul tanggal 5 Oktober 2013 dan siap dilakukan entry data
12	FGD dengan guru BK SMAN 1 Semarang	Telah terlaksana tanggal 5 Oktober 2013 dan notulen hasil FGD didokumentasikan
13	FGD dengan aktifis OSIS SMAN 1 Semarang	Telah terlaksana tanggal 5 Oktober 2013 dan notulen hasil FGD didokumentasikan
14	Entry Data tahap II	Sebagian data hasil pengumpulan tahap II sudah berhasil dientry

15	Penyusunan Laporan Kemajuan, Laporan Penggunaan dana dan artikel ilmiah	Laporan dalam bentuk print out telah diserahkan ke LP2M UDINUS dan diunggah ke SIMLITABMAS Dikti. Artikel ilmiah dikirim ke panitia SEMANTIK (Seminar Nasional) dan disiapkan untuk diktrim ke Jurnal Kesehatan Masyarakat
16	Monev internal dan eksternal	Monev internal dilaksanakan di UDINUS dengan hasil memperoleh saran tentang disusunnya bahan ajar dan publikasi ilmiah di jurnal berISSN dan seminar nasional Monev eksternal dilaksanakan di UDINUS dengan hasil dinyatakan baik oleh reviewer dengan verifikasi data, laporan, logbook dan pendukung lainnya
17	Perbaikan Laporan	Penyusunan laporan akhir sesuai masukan reviewer
18	Pelaporan Akhir dan Penandatanganan berita acara dan pernyataan di LP2M UDINUS sebagai bukti penyerahan laporan akhir	Telah diserahkan laporan akhir dan bukti pendukung ke LP2M UDINUS sebanyak 2 eksemplar serta penandatanganan bukti administratif

DOKUMENTASI PENELITIAN



**PENGISIAN KUESIONER RESPONDEN SISWA SMAN 1, MAHASISWA
FGD AKTIFIS OSIS, GURU BK, ORMAWA, DOSEN**

Adapun hasil pengolahan dan analisis data dapat diuraikan sebagai berikut:

Tabel 3
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Umur

Umur (tahun)	Jumlah	Persentase
16	15	15
17	33	33
18	2	2
19	3	3
20	27	27
21	14	14
22	2	2
23	2	2
24	1	1
25	1	1
Total	100	100

Tabel 4
Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin Responden

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Perempuan	51	51
Laki-Laki	49	49
Total	100	100

Tabel 5
Distribusi Frekuensi Pekerjaan Ayah

Pekerjaan Ayah	Jumlah	Persentase
PNS	35	35
Karyawan Swasta	9	9
Wiraswasta	35	35
ABRI / Polisi	10	10
Guru / Dosen	5	5
Lain-Lain	6	6
Total	100	100

Tabel 6
Distribusi Frekuensi Pekerjaan Ibu

Pekerjaan Ibu	Jumlah	Persentase
PNS	23	23
Karyawan Swasta	5	5
Wiraswasta	14	14
ABRI / Polisi	1	1
Guru / Dosen	6	6
Dokter	1	1
Ibu Rumah Tangga	23	23
Lain-Lain	29	29
Total	100	100

Tabel 7
Distribusi Frekuensi Uang Saku Rata-rata Responden Per Hari

Uang Saku	Jumlah	Persentase
Kurang dari 10.000	9	9
10.000 – 25.000	67	67
30.000 – 50.000	24	24

Tabel 8
Distribusi Frekuensi Usia Awal Responden Mulai Berkendara Sepeda Motor

Usia Mulai Berkendara (Tahun)	Jumlah	Persentase
10	2	2
11	5	5
12	9	9
13	12	12
14	24	24
15	19	19
16	19	19
17	8	8
18	1	1
25	1	1

Tabel 9
Kategori Praktek Safety Riding Responden

Kategori Praktek safety Riding	Jumlah	Persentase
Kurang Baik	42	42
Baik	58	58
Total	100	100

Tabel 10
Independent Samples Test
Perbedaan Praktek Safety Riding Responden Berdasarkan Pendidikan

	Levene's Test for Equality of Variances	t-test for Equality of Means								
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Praktek Safety Riding Responden	Equal variances assumed	5.211	.025	6.731	98	.000	9.00000	1.33706	6.34664	11.65336
	Equal variances not assumed			6.731	81.232	.000	9.00000	1.33706	6.33978	11.66022

Tabel 11
Uji ANOVA
Perbedaan Praktek Safety Riding Responden Berdasarkan Pekerjaan Ayah

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	289.822	5	57.964	.891	.490
Within Groups	6115.138	94	65.055		
Total	6404.960	99			

Tabel 12
Uji ANOVA

Perbedaan Praktek Safety Riding Responden Berdasarkan Pekerjaan Ibu

	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	471.246	7	67.321	1.044	.406
Within Groups	5933.714	92	64.497		
Total	6404.960	99			

Tabel 13

Hasil Uji Korelasi Pearson Product Moment

Umur dan Uang Saku dengan Praktek Safety Riding Responden

		Umur Responden	Rata-rata Uang Saku Per Hari
Umur Responden	Pearson Correlation	1	.157
	Sig. (2-tailed)		.118
	N	100	100
Rata-rata Uang Saku Per Hari	Pearson Correlation	.157	1
	Sig. (2-tailed)	.118	
	N	100	100

Tabel 14

Hasil Uji Korelasi Pearson Product Moment

Determinan Perilaku dengan Praktek Safety Riding Responden

		Usia Awal Mengendarai Motor	Pengetahuan Tentang Safety Riding	Nilai-nilai Tentang Safety Riding	Kepercayaan dan Pentingnya Safety Riding	Persepsi dan Terhadapan Safety Riding	Peran Lingkungan Terdekat	Peran Pergaulan	Peran Sekolah / Kampus	Peran Dukungan Fasilitas	Peran Keterampilan Berkegiatan	Sosialisasi Peraturan Safety Riding	Riwayat Kecelakaan Lalu Lintas	Peran Orang Tua	Praktek Safety Riding Responden	
Usia Awal Mengendarai Motor	Pearson Correlation	1	-.125	-.125	-.246*	-.258**	.174	.193	-.182	-.027	.308**	-.302**	.105	-.157	-.241*	-.045
	Sig. (2-tailed)		.217	.217	.014	.009	.084	.054	.070	.792	.002	.002	.300	.119	.016	.653
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Pengetahuan Tentang Safety Riding	Pearson Correlation	-.125	1	1.000**	.174	.060	.021	-.091	.087	.080	-.238*	.089	.092	.296**	.127	.198*
	Sig. (2-tailed)	.217		.000	.084	.552	.832	.369	.387	.429	.017	.378	.362	.003	.210	.048
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Nilai-nilai Tentang Safety Riding	Pearson Correlation	-.125	1.000**	1	.174	.060	.021	-.091	.087	.080	-.238*	.089	.092	.296**	.127	.198*
	Sig. (2-tailed)	.217	.000		.084	.552	.832	.369	.387	.429	.017	.378	.362	.003	.210	.048
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Kepercayaan Tentang Arti Penting Safety Riding	Pearson Correlation	-.246*	.174	.174	1	.713**	.279**	.044	.125	-.109	.072	.354**	.153	-.144	.096	-.014
	Sig. (2-tailed)	.014	.084	.084		.000	.005	.664	.216	.280	.479	.000	.129	.152	.344	.891
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Persepsi dan Sikap Terhadap Safety Riding	Pearson Correlation	-.258**	.060	.060	.713**	1	.340**	.126	.293**	-.145	.113	.419**	.249*	-.119	.146	-.149
	Sig. (2-tailed)	.009	.552	.552	.000		.001	.213	.003	.151	.261	.000	.013	.238	.148	.139
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Peran Lingkungan Terdekat	Pearson Correlation	.174	.021	.021	.279**	.340**	1	.100	.032	-.058	.035	.146	.141	-.221*	.115	-.018
	Sig. (2-tailed)	.084	.832	.832	.005	.001		.322	.751	.564	.726	.147	.161	.027	.255	.863
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Peran Pergaulan	Pearson Correlation	.193	-.091	-.091	.044	.126	.100	1	-.258**	-.284**	.289**	.003	.083	-.170	.012	-.327**
	Sig. (2-tailed)	.054	.369	.369	.664	.213	.322		.010	.004	.004	.978	.411	.091	.904	.001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Peran keluarga	Pearson Correlation	-.182	.087	.087	.125	.293**	.032	-.258**	1	.272**	-.200*	.275**	.208*	.000	.087	.355**
	Sig. (2-tailed)	.070	.387	.387	.216	.003	.751	.010		.006	.046	.006	.038	.996	.390	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Peran Sekolah / Kampus	Pearson Correlation	-.027	.080	.080	-.109	-.145	-.058	-.284**	.272**	1	-.198*	.123	.005	.005	.069	.248*
	Sig. (2-tailed)	.792	.429	.429	.280	.151	.564	.004	.006		.048	.224	.958	.961	.497	.013
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Dukungan Fasilitas	Pearson Correlation	.308**	-.238*	-.238*	.072	.113	.035	.289**	-.200*	-.198*	1	-.030	-.092	-.028	-.438**	-.374**
	Sig. (2-tailed)	.002	.017	.017	.479	.261	.726	.004	.046	.048		.766	.362	.781	.000	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Keterampilan Berkendara	Pearson Correlation	-.302**	.089	.089	.354**	.419**	.146	.003	.275**	.123	-.030	1	.156	-.086	.451**	.129
	Sig. (2-tailed)	.002	.378	.378	.000	.000	.147	.978	.006	.224	.766		.122	.392	.000	.200
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Sosialisasi Peraturan Safety Riding	Pearson Correlation	.105	.092	.092	.153	.249*	.141	.083	.208*	.005	-.092	.156	1	-.015	.117	.113
	Sig. (2-tailed)	.300	.362	.362	.129	.013	.161	.411	.038	.958	.362	.122		.880	.247	.262
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Riwayat Kecelakaan Lalu Lintas	Pearson Correlation	-.157	.296**	.296**	-.144	-.119	-.221*	-.170	.000	.005	-.028	-.086	-.015	1	.006	.167
	Sig. (2-tailed)	.119	.003	.003	.152	.238	.027	.091	.996	.961	.781	.392	.880		.953	.096
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Peran Orang Tua	Pearson Correlation															
		-.241*	.127	.127	.096	.146	.115	.012	.087	.069	-.438**	.451**	.117	.006	1	.264**
	Sig. (2-tailed)	.016	.210	.210	.344	.148	.255	.904	.390	.497	.000	.000	.247	.953		.008
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Praktek Safety Riding Responden	Pearson Correlation															
		-.045	.198*	.198*	-.014	-.149	-.018	-.327**	.355**	.248*	-.374**	.129	.113	.167	.264**	1
	Sig. (2-tailed)	.653	.048	.048	.891	.139	.863	.001	.000	.013	.000	.200	.262	.096	.008	
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Tabel 15

Tabulasi Silang Pendidikan dan Kejadian Hampir Celaka Yang Dialami Responden Saat Mengendarai Motor

Pendidikan	Riwayat Kejadian		Total
	Pernah	Tidak Pernah	
SMA	36	14	50
Mahasiswa	46	4	50
Total	82	18	100

Tabel 16

Tabulasi Silang Pendidikan dan Kejadian Kecelakaan Ringan Yang Dialami Responden Saat Mengendarai Motor

Pendidikan	Riwayat Kejadian		Total
	Pernah	Tidak Pernah	
SMA	32	18	50
Mahasiswa	46	4	50
Total	78	22	100

Tabel 17

Tabulasi Silang Pendidikan dan Kejadian Kecelakaan Sedang / Berat Yang Dialami Responden Saat Mengendarai Motor

Pendidikan	Riwayat Kejadian		Total
	Pernah	Tidak Pernah	
SMA	10	40	50
Mahasiswa	46	4	50
Total	56	44	100

Terminologi lalu lintas adalah pergerakan benda yang searah/berlawanan arah dan pergerakan benda memotong arah dalam suatu ruang pergerakan atau jalur pergerakan (Lazuardi, 2013). Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. (UU RI No.22, 2009) Menurut Carter & Homburger kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa yang terjadi akibat adanya kesalahan pada sistem pembentuk lalu lintas yaitu meliputi manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan. (Supratman, 2013)

Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor-faktor fisiologis dan psikologis. Faktor-faktor tersebut perlu mendapat perhatian karena cenderung sebagai penyebab potensial kecelakaan. Perilaku pengemudi berasal dari interaksi antara faktor manusia dengan faktor lainnya termasuk hubungannya dengan unsur kendaraan dan lingkungan jalan. Ada dua hal yang menyebabkan perbedaan perilaku seseorang dengan orang lain dengan stimulus yang sama, hal ini disebut dengan *determinan* perilaku, diantaranya :

- a. *Determinan internal*, merupakan karakteristik seseorang yang sifatnya bawaan, misalnya tingkat kecerdasan, emosi, jenis kelamin dan sebagainya.
- b. *Determinan eksternal*, merupakan lingkungan individu, baik lingkungan fisik, sosial budaya, ekonomi, politik dan sebagainya biasanya determinan eksternal lebih dominan.

Penelitian Rogers mengungkapkan bahwa sebelum orang mengadopsi perilaku baru, di dalam diri orang tersebut terjadi proses yang bertautan yaitu :

- 1) *Awareness* (kesadaran), yakni orang tersebut menyadari dalam arti mengetahui stimulus (obyek) terlebih dahulu.
- 2) *Interest*, yakni orang mulai tertarik pada stimulus.
- 3) *Evaluation*, (menimbang-nimbang baik dan tidaknya stimulus tersebut bagi dirinya). Hal ini berarti sikap responden sudah lebih baik lagi.
- 4) *Trial*, orang telah mencoba perilaku baru.
- 5) *Adoption*, subyek telah berperilaku baru sesuai dengan pengetahuan, kesadaran, dan sikapnya terhadap stimulus.

Green membedakan adanya dua determinan masalah kesehatan tersebut, yakni *Behavioral Factors* Dan *Non-Behavioral Factors*, selanjutnya green menganalisis, bahwa faktor perilaku sendiri ditentukan oleh 3 faktor utama yaitu :

a. Faktor *Predisposisi (Disposing Factors)*

Faktor *predisposisi* yang terwujud dalam pendidikan, pengetahuan sikap, kepercayaan, nilai-nilai. Faktor predisposisi berada dalam individu dan mencakup sikap, nilai, keyakinan, dan persepsi kebutuhan, tetapi ini terbentuk oleh paparan budaya dan sosial, yang menghasilkan faktor penguat Peningkatan pengetahuan tidak selalu menyebabkan perubahan perilaku, pengetahuan tertentu mungkin penting sebelum suatu tindakan kesehatan yang diharapkan mungkin tidak akan terjadi kecuali apabila seseorang mendapat isyarat yang cukup kuat untuk memotivasinya bertindak atas dasar pengetahuan yang dimilikinya. Termasuk di dalamnya dimensi kognitif dan afektif mengetahui, merasakan, percaya, menghargai, dan memiliki kepercayaan diri atau rasa *self-efficacy*.

Karena penentu perilaku ini berada pada individu, kesehatan masyarakat harus berusaha untuk mempengaruhi perilaku dengan menilai prevalensi dan distribusi faktor predisposisi kunci dan mencari peluang untuk berkomunikasi dengan berbagai segmen dari populasi, menurut diagnosis pendidikan atau 'pemasaran sosial' penilaian pengetahuan, sikap, nilai, keyakinan, dan persepsi.

Dalam setiap kasus faktor *predisposisi* mempunyai pengaruh besar terhadap perilaku seseorang. Demikian juga dalam penelitian ini terbukti faktor predisposisi pendidikan, pengetahuan dan nilai-nilai yang dimiliki secara signifikan berpengaruh sebagai determinan perilaku *safety riding*.

b. Faktor pendukung (*Enabling Factors*)

Faktor pendukung yang terwujud dalam lingkungan fisik, tersedia atau tidak tersedianya fasilitas-fasilitas atau sarana-sarana misalnya pendapatan, ketersediaan pangan, ketersediaan sarana kesehatan, air bersih, tempat pembuangan sampah, tempat olah raga, makanan bergizi, dan sebagainya. Untuk berperilaku sehat, masyarakat memerlukan sarana dan prasarana pendukung. Fasilitas ini pada hakekatnya mendukung atau memungkinkan terwujudnya perilaku kesehatan, maka faktor-faktor ini disebut faktor pendukung atau pemungkin. Dalam penelitian ini terbukti secara signifikan dukungan fasilitas sebagai determinan perilaku *safety riding*.

c. Faktor pendorong/Penguat (*Reinforcing Factors*)

Faktor pendorong yang terwujud dalam sikap dan perilaku atau budaya masyarakat yang merupakan kelompok referensi dari perilaku masyarakat. Kebudayaan dimana kita hidup dan dibesarkan mempunyai pengaruh besar terhadap terbentuknya sikap

kita tanpa kita sadari kebudayaan telah menanamkan sikap kita terhadap berbagai masalah. Faktor penguat adalah konsekuensi dari tindakan yang determin apakah aktor menerima positif (atau negatif) umpan balik dan didukung secara sosial atau finansial setelah itu terjadi. Faktor penguat termasuk dukungan sosial, pengaruh teman sebaya, dan saran dan umpan balik oleh penyedia layanan kesehatan, serta perasaan bahwa manfaat dari tindakan melebihi biaya, Dalam pertimbangan manfaat (dan biaya), mereka juga termasuk konsekuensi fisik perilaku, yang dapat dipisahkan dari konteks sosial. Dalam penelitian ini terbukti secara signifikan bahwa peran pergaulan, keluarga, orang tua, pihak sekolah/kampus merupakan determinan perilaku safety riding.

Faktor dominan penyebab kecelakaan lalu lintas adalah *unsafe action* para pengendara motor. Kelompok usia muda atau dibawah 25 tahun sangat rentan terhadap kecelakaan lalu lintas, beresiko mengalami luka parah bahkan kematian. WHO membagi usia remaja menjadi dua kelompok yaitu remaja awal (10-14 tahun) dan remaja akhir (15-20 tahun), sedangkan di Indonesia menggunakan batas usia 11-24 tahun dan belum menikah. Sedangkan dalam penelitian ini masa remaja terbagi dalam 2 kelompok pendidikan yaitu masa SMA dan mahasiswa, dimana terbukti merupakan factor determinan perilaku secara signifikan terhadap safety riding. Masa remaja dikenal sebagai masa penuh kesukaran, karena merupakan masa transisi masa kanak-kanak ke dewasa, sehingga individu menghadapi situasi yang membingungkan. Remaja adalah individu aktif dengan tingkat pertumbuhan tinggi dan menentukan kualitas manusia di masa depan (Sayogo dkk, 2000). Soetjningsih (2004) menemukan adanya kecenderungan remaja dengan kemampuan kognitif normal namun prestasi yang dicapai di sekolah buruk. Salah satu hambatannya adalah faktor kesehatan yang terganggu sehingga waktu yang seharusnya digunakan untuk belajar, maka digunakan untuk istirahat sehingga tertinggal dalam pelajaran dan prestasi yang dicapai belum optimal (Tu'u, 2004).

Proses-proses dalam interaksi teman sebaya pada usia remaja memungkinkan terjadinya proses identifikasi, kerjasama dan proses kolaborasi. Proses-proses tersebut akan mewarnai proses pembentukan tingkah laku yang khas pada remaja. Teman sebaya atau *peers* adalah orang dengan tingkat umur dan kedewasaan yang kira-kira sama. Salah satu fungsi terpenting dari kelompok teman sebaya adalah untuk memberikan sumber informasi dan komparasi tentang dunia di luar keluarga. Melalui kelompok teman sebaya anak-anak menerima umpan balik dari teman-teman mereka tentang kemampuan mereka. Anak-anak menilai apa-apa yang mereka lakukan, apakah dia lebih baik dari pada teman-temannya, sama, ataukah lebih buruk dari apa yang anak-anak lain kerjakan. Hal demikian akan sulit dilakukan dalam keluarga karena saudara-saudara kandung biasanya lebih tua atau lebih muda (bukan sebaya). Pergaulan mempunyai pengaruh besar dalam pembentukan kepribadian seorang remaja. Pergaulan yang ia lakukan itu akan

mencerminkan kepribadiannya, baik pergaulan yang positif atau pergaulan yang negatif. Masa peralihan anak menjadi remaja merupakan masa dimana seorang anak akan banyak belajar dan meniru kebiasaan orang terdekatnya, karena dari situlah sang anak akan menentukan kepribadiannya dan memastikan pada dirinya jalan mana yang akan dia pilih untuk kedepannya. Seorang anak pasti akan melihat kebiasaan orang-orang terdekatnya, seperti halnya cara berkendara yang dilakukan saudara terdekatnya. Apabila saudara terdekatnya menggendari sepeda motor dengan baik dan benar dengan memperhatikan keselamatan berkendara pastinya akan memberikan dampak positif bagi sang anak, tetapi apabila saudara terdekatnya salah dalam memberikan contoh berkendara yang tidak baik, maka anak tersebut akan meniru dan mencoba perilaku berkendara yang salah tanpa menghiraukan keselamatan dirinya dan pengguna jalan lain. Orang yang mendapatkan dukungan sosial keluarga yang tinggi maka akan banyak mendapatkan dukungan emosional, penghargaan, instrumental, dan informatif dari keluarga. Apabila dukungan emosional tinggi, individu akan merasa mendapatkan dorongan yang tinggi dari anggota keluarga. Apabila penghargaan untuk individu tersebut besar, maka akan meningkatkan kepercayaan diri. Apabila individu memperoleh dukungan instrumental, akan merasa dirinya mendapat fasilitas yang memadai dari keluarga. Apabila individu memperoleh dukungan informatif yang banyak, akan individu itu merasa memperoleh perhatian dan pengetahuan. Keluarga adalah lingkungan dimana beberapa orang yang masih memiliki hubungan darah dan bersatu. Keluarga didefinisikan sebagai sekumpulan orang yang tinggal dalam satu rumah yang masih mempunyai hubungan kekerabatan/hubungan darah karena perkawinan, kelahiran, adopsi dan lain sebagainya.

Menurut Hurlock (2001) yang dikutip oleh Nobelina Adicondro & Alfi Purnamasari dukungan dari keluarga yang berupa penerimaan, perhatian dan rasa percaya tersebut akan meningkatkan kebahagiaan dalam diri remaja. Kebahagiaan yang diperoleh remaja menyebabkan remaja termotivasi untuk terus berusaha mencapai tujuannya. Remaja juga mempunyai rasa percaya diri dalam menyelesaikan tugas yang dihadapi. Jadi dukungan sosial dari keluarga akan membantu remaja dalam menyelesaikan suatu masalah. Oleh sebab itu, dapat diketahui bahwa dukungan sosial dari keluarga memiliki peranan yang cukup penting untuk individu dalam mengatur proses belajarnya. Individu memerlukan bantuan untuk mendukung belajarnya agar dapat mencapai hasil yang optimal dengan arahan dari keluarga, pujian yang membangkitkan semangat, kasih sayang dan fasilitas sarana yang memadai. Apabila dukungan sosial dari keluarga yang diterima oleh individu yang bersangkutan rendah, hal ini dapat menyebabkan terhambatnya kemampuan individu untuk mencapai suatu proses belajar yang optimal. Orang tua adalah suatu peran yang memiliki kewajiban untuk memenuhi kebutuhan anak yang selalu berubah dari waktu ke waktu sesuai dengan perkembangannya. Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa dukungan sosial orang tua adalah bantuan yang diberikan oleh sepasang suami istri terhadap anaknya dalam berbagai hal seperti penghargaan dan perhatian. Orang tua yang kurang bisa berkomunikasi dengan anaknya akan menimbulkan kerenggangan atau konflik hubungan, sebaliknya orang tua

yang dapat menerima anaknya sebagaimana adanya, maka si anak cenderung dapat tumbuh, berkembang, membuat perubahan-perubahan yang membangun, belajar memecahkan masalah-masalah, dan secara psikologis semakin sehat, semakin produktif, kreatif dan mampu mengaktualisasikan potensi sepenuhnya.

BAB 6 SIMPULAN DAN SARAN

6.1. SIMPULAN

Berdasarkan hasil output data SPSS sementara tahap I disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Usia awal berkendara responden sejak usia 10 tahun, dengan sebagian besar responden menyatakan usia awal berkendara sebelum 15 tahun.
2. Sebanyak 42% responden memiliki praktek safety riding kurang baik
3. Faktor determinan perilaku yang terbukti berpengaruh terhadap praktek safety riding berdasarkan hasil sementara meliputi 5 faktor yaitu:
 - a. Pengetahuan
 - b. Nilai-nilai
 - c. Fasilitas
 - d. Keluarga
 - e. Pengawasan Orang Tua
 - f. Umur
 - g. Pergaulan
 - h. Pemantauan Sekolah / Kampus

6.2. SARAN

Sebaiknya model intervensi praktek safety riding pada remaja dirancang sedemikian rupa untuk mengefektifkan aspek-aspek determinan perilaku tersebut di atas. Sebaiknya dilakukan berbagai intervensi kegiatan lintas sektor antar lembaga pendidikan, pihak orang tua dan keluarga serta dukungan masyarakat untuk meningkatkan efektifitas upaya penerapan safety riding remaja khususnya dalam menghindari resiko kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Penelitian teknis dalam bidang teknologi komunikasi dan otomotif juga akan sangat efektif mendukung upaya tersebut.

Diperlukan sebuah sistem yang lebih menyeluruh sehingga pengendara kendaraan bermotor benar-benar sadar dan paham akan pentingnya menjaga dan membudayakan keselamatan di jalan raya. Konsep *safety riding* kemudian dikembangkan menjadi *defensive driving*. merupakan pengembangan lebih lanjut dari *safety riding* yang sudah ada dimana terdapat empat kunci utama prinsip *defensive driving* tersebut yaitu:

- a. 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 yang mungkin dapat muncul akibat tindakan tersebut.
- b. 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 bagi keselamatan dirinya dan orang lain.
- c. Sikap dan Mental (*Attitude*), merupakan faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya berarti dapat mengendalikan emosinya. Dengan pengendalian emosi di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya. Sikap emosional yang memicu *arrogan driving* dapat dihindarkan. Dari pengendalian sikap ini maka dapat lahir budaya tertib untuk antri, saling menghormati dan menghargai antar pengguna jalan sehingga kecelakaan lalu lintas dapat dihindari.
- d. Antisipasi (*Anticipation*), merupakan hal yang penting mengingat dengan sikap ini maka akan timbul upaya inisiatif untuk dapat mengantisipasi segala kejadian yang tidak terduga di jalan raya. (Wirawan, 2013)

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2013. *Definisi dan Penjelasan Safety Riding*. <http://jnc000space.com>, diakses tanggal 14 Februari 2013
- Arizona Online Defensive Driving. 2013. *Driver Attitude and Behavior*, www.arizonadriver.com. diakses tanggal 5 Februari 2013
- Dephub RI Ditjen Perhubungan Darat. 2009. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia*
- Green, Lawrence W. 2000. *Health Promotion Planning an Educational Approach* Institute of British Columbia. Mayfield Publishing Company London
- Hubungan Dukungan Sosial Keluarga Dengan Prestasi Anak di sekolah, <http://megaselv.blogspot.com/2012/12/hubungan-dukungan-sosial-keluarga.html>. di akses tanggal jum'at 14 Desember 2012
- Hurlock, E.B. Psikologi Perkembangan Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan. Jakarta : Erlangga. 2001
- Murti B, 2006. *“Desain dan Ukuran Sampel Untuk Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif di Bidang Kesehatan”*. UGM Press. Yogyakarta.
- Notoatmodjo, Soekidjo. 2002. *Konsep Perilaku Kesehatan*. Rineka Cipta. Jakarta
- Suharsimi Arikunto. 2010. *Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktis, edisi revisi 2010*. Rineka Cipta. Jakarta
- K3Logistik. 2013. *Keselamatan Kerja Transportasi*. K3logistik.com. diakses tanggal 16 Januari 2013

- Lazuardi. 2013 *Pengertian Dasar Tentang Lalu Lintas*. <http://lazuadiranger.wordpress.com>. diakses tanggal 13 Januari 2013
- Pamungkas, Trio Adit. 2012. *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelajar SMP Mengemudikan Sepeda Motor Tanpa Memiliki SIM*
- Soetjiningsih. 2004. *Tumbuh Kembang Remaja dan Permasalahannya*. S Agung Seto. Jakarta
- Retnawaty, Erny. 2013. *Kampanyekan Safety Riding Demi Keselamatan Bersama Pengguna Transportasi Jalan Raya*. <http://baktinusadduns.wordpress.com>, diakses tanggal 4 Februari 2013
- Riduwan. 2007. *Skala Pengukuran variabel-Variabel Penelitian*. Alfabeta. Bandung
- Rutter, Lyn Quine and D.J. Chesham. 2007. *Predicting Safe Riding Behavior And Accidents: Demography Beliefs and Behavior in Motorcycling Safety*. Centre for Research in Health Behavior Department of Psychology. University of Kent. Centerburg
- Tu'u Tulus. 2004. *Peran Disiplin pada Perilaku dan Prestasi Siswa*. PT.Gramedia Widiasarana Indonesia. Jakarta.
- Samekto, Agus Aji. 2009. Studi tentang karakteristik korban kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang. <http://isjd.pdii.lipi.go.id/index.php/Search.html?act=tampil&id=58496&idc=41>. Indonesian Journal Scientific Database. Diakses 10 Maret 2013
- Sastro asmoro, Sudigdo; Sofyan Ismael. 1995. *Dasar-dasar Metodologi Penelitian Klinis*. Bina Rupa Aksara. Jakarta
- Supratman, Agus. *Analisis Parameter Kinerja dan penetapan Nilai Indeks Keselamatan Lalu Lintas dengan Algoritma Grey System Pada Jalan Bebas Hambatan di Indonesia*. sipil.upi.edu/direktori/index.php. diakses tanggal 13 Februari 2013
- The Globe Journal. 2013. *Jumlah Motor di Indonesia Capai 50 Juta Unit*, <http://theglobaljournal.com/social/jumlah-motor-di-indonesia-capai-50-juta-unit/index.php>. diakses tanggal 19 Januari 2013
- UU RI No. 22 tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Permasalahannya*
- WHO. 2013. *Road Traffic Injuries*. <http://www.who.int>. diakses tanggal 14 Februari 2013
- Wirawan, Pradita Tria. 2013. *Etika Berkendara dan Cerminan Budaya Bangsa*. <http://praditatria.wordpress.com>. diakses tanggal 15 Februari 2013
- Rider Training and Safety. *Riding Distractions to Avoid*. Riders Plus. http://www.ridersplus.com/articles/rider_training_and_bike_safety/Riding_Distractions_to_Avoid_printer.php 21 Maret, 2013

LAMPIRAN 1 : INSTRUMEN PENELITIAN

KUESIONER PENELITIAN

POLA INTERAKSI DETERMINAN PERILAKU “SAFETY RIDING” DALAM UPAYA ELIMINASI GANGGUAN KESEHATAN & KECELAKAAN LALU LINTAS GUNA MENINGKATKAN KUALITAS HIDUP GENERASI MUDA

Kode Enumerator:.....

Kode Responden :.....

POTENSIAL DATA KECELAKAAN LALU LINTAS

A. Dalam 1 tahun terakhir apakah Anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor?

- a. Pernah
- b. Tidak pernah

B. Jika pernah, berapa kali anda mengalaminya?

- a. < 2 kali
- b. 2-4 kali
- c. > 4 kali

C. Apa saja jenis kecelakaan lalu lintas yang pernah Anda alami?

Sebutkan.....
.....

FAKTOR – FAKTOR DETERMINAN PERILAKU

1. Faktor Predisposing

a. Karakteristik Responden:

- 1) Umur Responden :..... tahun
- 2) Jenis Kelamin Responden : L / P (lingkari yang sesuai)
- 3) Pendidikan : SMA / PT (lingkari yang sesuai)
- 4) Pekerjaan ayah :
- 5) Pekerjaan ibu :
- 6) Frekuensi pemberian uang saku : (harian / mingguan/bulanan/lain-lain sebutkan.....)
- 7) Uang saku rata-rata per hari : Rp.....
- 8) Usia awal mulai berkendara :
- 9) Jenis kendaraan / tahun :
- 10) Kepemilikan SIM C : Ya / Tidak (Jika ya, tuliskan masa berlakunya.....)

b. Pengetahuan

Pernyataan	Benar	Salah
1. Keselamatan dan kesehatan berkendara merupakan usaha meminimalkan tingkat bahaya saat berkendara		
2. Faktor manusia merupakan faktor utama pendukung penerapan keselamatan dan kesehatan berkendara.		
3. Pengalaman mengendarai sepeda motor bukan faktor penting dalam menerapkan keselamatan dan kesehatan berkendara .		
4. Berlalu lintas adalah kepentingan bersama, maka semua orang harus berperilaku sedemikian rupa sehingga tidak saling menghambat dan saling membahayakan		
5. Surat-surat kendaraan seperti SIM dan STNK tidak harus dibawa, karena kelengkapan surat hanya bersifat formalitas saja.		

<ol style="list-style-type: none"> 6. Penggunaan helm hanya untuk jarak jauh saja karena jarak dekat tidak menimbulkan bahaya kecelakaan. 7. Penggunaan masker dalam berkendara hanya untuk jarak jauh saja karena jarak dekat tidak berbahaya bagi kesehatan paru-paru. 8. Berkendara dalam keadaan lelah dapat membahayakan pengendara sepeda motor. 9. Kecepatan berkendara di dalam kota maksimal 40 km/jam 10. Kecepatan berkendara di luar kota maksimal 60 km/jam 11. Mendengarkan musik sambil berkendara tidak membahayakan 12. Tidak ada larangan merokok sambil berkendara 13. Tidak ada larangan menggunakan HP sambil berkendara 14. Tidak ada larangan berboncengan sepeda motor lebih dari 2 orang 15. Tidak ada aturan standart larangan modifikasi sepeda motor 16. Lampu utama sepeda motor hanya perlu dinyalakan saat kondisi diperlukan (sore/malam/mendung/gelap) 17. Saat kendaraan mau berbelok tidak selalu diharuskan menyalakan lampu sein 18. Memeriksa kendaraan sebelum berkendara dapat meminimalkan risiko kecelakaan lalu lintas 19. Service kelayakan dan fungsi sepeda motor hanya diperlukan saat ada kerusakan 20. Kendaraan standart lebih aman daripada yang dimodifikasi 21. Pemakaian alat pelindung diri (masker, jaket, sarung tangan) tidak harus dipakai setiap berkendara 22. Pengguna sepeda motor hanya diijinkan berkendara di jalan raya apabila sudah layak/trampil. 		
--	--	--

c. Nilai

Pernyataan	Sangat Penting	Penting	Kurang Penting
<ol style="list-style-type: none"> 1. Peran faktor manusia diperlukan dalam mendukung penerapan keselamatan dan kesehatan berkendara. 2. Pengalaman mengendarai sepeda motor mempengaruhi keselamatan dan kesehatan berkendara . 3. Berlalu lintas adalah kepentingan bersama, maka semua orang harus berperilaku sedemikian rupa sehingga tidak saling menghambat dan saling membahayakan 4. Surat-surat kendaraan seperti SIM dan STNK merupakan kelengkapan surat yang mendukung keselamatan berkendara 5. Penggunaan helm dapat meminimalkan bahaya kecelakaan. 6. Penggunaan masker diwajibkan selama berkendara untuk mencegah gangguan paru-paru akibat berkendara. 7. Pengendara bermotor dilarang berkendara dalam keadaan lelah 8. Kecepatan berkendara di dalam kota maksimal 40 km/jam 9. Kecepatan berkendara di luar kota maksimal 60 km/jam 10. Perlunya aturan atau pemeriksaan di jalan raya yang melarang pengendara motor mendengarkan musik sambil berkendara 11. Perlu adanya larangan merokok selama berkendara motor 12. Perlu adanya larangan menggunakan HP sambil berkendara motor 13. Larangan berboncengan sepeda motor lebih dari 2 orang perlu lebih dikedatkan pengawasannya 14. Lampu utama sepeda motor harus dinyalakan selama mengendarai motor 15. Saat kendaraan mau berbelok harus menyalakan lampu sein 16. Memeriksa kendaraan sebelum berkendara dapat meminimalkan risiko kecelakaan lalu lintas 17. Service kelayakan dan fungsi sepeda motor harus dilakukan rutin dan berkala 18. Kendaraan standart lebih aman daripada yang dimodifikasi 			

19. Pengguna sepeda motor hanya diijinkan berkendara di jalan raya apabila sudah layak/trampil.			
20. Perlu adanya razia polisi untuk menghindari pengendara motor di bawah umur di jalan raya			

d. Kepercayaan

Pernyataan	Ya	Tidak
1. Saya percaya bahwa berkendara menggunakan helm saat mengendarai motor dapat meningkatkan keselamatan pengendara		
2. Saya percaya bahwa berkendara dengan aman hanya diperlukan pada saat saya menempuh perjalanan jarak jauh saja.		
3. Saya percaya bahwa untuk menghindari kecelakaan perlu merubah cara berkendara sesuai aturan yang aman.		
4. Saya percaya bahwa memperhatikan keadaan kendaraan dalam berkendara secara aman tidak sulit dilakukan.		
5. Saya percaya bahwa pengendara motor yang dilengkapi SIM dan STNK akan lebih tenang dan aman dalam berkendara.		
6. Mengendarai sepeda motor di dalam kota lebih aman apabila tidak melebihi kecepatan 40 km/jam		
7. Mengendarai sepeda motor yang aman di luar kota yang lebih aman tidak melebihi kecepatan 60 km/jam		
8. Setiap akan bereblok atau merubah arah atau hendak mendahului lebih aman apabila selalu memberikan tanda dengan lampu sein atau reteng terlebih dahulu.		
9. Saya percaya bahwa menggunakan alat pelindung selain helm (misalnya : masker, sarung tangan, dll) saat berkendara melindungi kesehatan pengendara		
10. Saya percaya bahwa menggunakan HP sambil berkendara masih diperbolehkan karena tidak selalu berbahaya		
11. Saya percaya bahwa mendengarkan musik sambil berkendara tidak membahayakan		
12. Saya percaya bahwa merokok sambil berkendara tidak membahayakan		
13. Saya percaya bahwa menyalakan lampu utama sepeda motor selama mengendarai motor dapat menghindarkan kecelakaan lalu lintas		
14. Saya percaya bahwa service kelayakan dan fungsi sepeda motor hanya diperlukan saat ada kerusakan		
15. Saya percaya bahwa kendaraan standart lebih aman daripada yang dimodifikasi		

e. Persepsi dan Sikap

Pernyataan	Sangat setuju	Setuju	Kurang setuju
1. Saya berkendara dengan aman walaupun tidak ada bahaya yang mengancam untuk terjadinya kecelakaan.			
2. Saya berkendara dengan aman apabila ada polisi yang mengawasi lalu lintas.			
3. Saya tidak perlu berkendara menggunakan helm saat melakukan perjalanan jarak dekat			
4. Saya berkendara dengan aman hanya pada saat saya menempuh perjalanan jarak jauh saja.			
5. Saya tidak pernah mengalami kecelakaan sehingga tidak perlu merubah cara berkendara sesuai aturan yang aman.			
6. Saya tidak perlu memperhatikan keadaan kendaraan dalam melakukan penerapan berkendara yang aman.			
7. Saya membawa SIM dan STNK demi keamanan saat berkendara.			
8. Mengendarai sepeda motor yang aman di dalalam kota tidak melebihi kecepatan 40 km/jam			
9. Mengendarai sepeda motor yang aman di dalalam kota tidak melebihi kecepatan 60 km/jam			

<p>10. Setiap akan bereblok atau merubah arah atau hendak mendahului harus selalu memberikan tanda dengan lampu sein atau reting terlebih dahulu.</p> <p>11. Saya merasa tidak perlu menggunakan alat pelindung selain helm (misalnya : masker, sarung tangan, dll) saat berkendara</p> <p>12. Menurut saya menggunakan HP sambil berkendara masih diperbolehkan karena tidak selalu berbahaya</p> <p>21. Menurut saya mendengarkan musik sambil berkendara tidak membahayakan</p> <p>22. Menurut saya merokok sambil berkendara tidak membahayakan</p> <p>23. Menurut saya tidak ada larangan menggunakan HP sambil berkendara</p> <p>24. Menurut saya berboncengan sepeda motor lebih dari 2 orang membahayakan</p> <p>25. Lampu utama sepeda motor hanya perlu dinyalakan saat kondisi diperlukan (sore/malam/mendung/gelap)</p> <p>26. Saat kendaraan mau berbelok tidak selalu diharuskan menyalakan lampu sein</p> <p>27. Memeriksa kendaraan sebelum berkendara dapat meminimalkan risiko kecelakaan lalu lintas</p> <p>28. Service kelayakan dan fungsi sepeda motor hanya diperlukan saat ada kerusakan</p> <p>29. Kendaraan standart lebih aman daripada yang dimodifikasi</p> <p>30. Menurut saya frekuensi kejadian kecelakaan lalu lintas/hamper celaka di jalan tidak berkaitan dengan cara berkendara yang aman</p>			
--	--	--	--

2. Faktor Reinforcing

Pernyataan	Ya	Tidak
1. Saya mulai mengendarai sepeda motor di jalan raya setelah terampil berkendara.		
2. Saya mendapat informasi tentang aturan berkendara dan rambu-rambu lalu lintas dari belajar sendiri /otodidak		
3. Saya mendapat informasi tentang aturan berkendara dan rambu-rambu lalu lintas dari orang tua / keluarga		
4. Saya mendapat informasi tentang aturan berkendara dan rambu-rambu lalu lintas dari media informasi /komunikasi massa		
5. Saya memiliki semua perlengkapan kendaraan yang diperlukan untuk mengendarai sepeda motor		
6. Spesifikasi/kondisi sepeda motor yang saya kendarai masih layak/aman digunakan di jalan		
7. Saya memiliki SIM melalui ujian formal di kepolisian		
8. Sepeda motor yang saya kendarai dilengkapi STNK yang masih berlaku		
9. Saya tidak melakukan service sepeda motor secara rutin karena boros dan tidak sesuai dengan kondisi keuangan saya		
10. Saya tidak menggunakan helm standar karena mahal dan tidak sesuai kondisi keuangan saya		

3. Faktor Enabling (Orang tua, Sekolah / Kampus, Lingkungan terdekat)

Pernyataan	Ya	Tidak
1. Orang tua mengizinkan saya mengendarai sepeda motor di jalan raya sebelum saya memiliki SIM		
2. Orang tua memantau kondisi sepeda motor yang saya kendarai		
3. Orang tua memantau praktek berkendara secara aman yang saya lakukan		
4. Orang tua mengharuskan saya selalu menggunakan helm saat berkendara		
5. Orang tua menyarankan penggunaan alat pelindung (masker, sarung tangan, jaket, pelindung kaki) ketika saya berkendara		
6. Pihak sekolah / kampus memantau penggunaan sepeda motor siswa/mahasiswanya		
7. Guru / Dosen memantau penggunaan sepeda motor siswa/mahasiswanya		
8. Teman-teman terdekat saya selalu berkendara secara aman		

9. Teman-teman terdekat saya memberi nasehat/peringatan saat saya berkendara dengan tidak aman		
10. Lingkungan tetangga memantau perilaku warga yang motor		
11. Lingkungan tetangga memberi peringatan saat ada warga yang berkendara secara tidak aman		

Pengaruh Pergaulan

Pernyataan	Selalu	Kadang-kadang	Tidak
1. Ketika teman sepergaulan saya menyalakan lampu utama saat berkendara, Anda akan melakukan hal yang sama. 2. Ketika teman sepergaulan saya menyalakan lampu sein kiri/kanan sebelum belok, Anda akan melakukan hal yang sama. 3. Ketika teman sepergaulan saya membawa SIM yang masih berlaku saat berkendara, Anda akan melakukan hal yang sama. 4. Ketika teman sepergaulan saya membawa STNK setiap kali berkendara, Anda akan melakukan hal yang sama. 5. Ketika teman sepergaulan saya menggunakan helm setiap kali berkendara, Anda akan melakukan hal yang sama. 6. Ketika teman sepergaulan saya menggunakan masker setiap kali berkendara, Anda akan melakukan hal yang sama. 7. Ketika teman sepergaulan saya menggunakan sarung tangan setiap kali berkendara, Anda akan melakukan hal yang sama. 8. Ketika teman sepergaulan saya menggunakan jaket / pakaian pelindung setiap kali berkendara, Anda akan melakukan hal yang sama. 9. Ketika teman sepergaulan saya menggunakan sepatu / pelindung kaki setiap kali berkendara, Anda akan melakukan hal yang sama. 10. Ketika teman sepergaulan saya menggunakan ponsel untuk menelpon/menerima telpon sambil berkendara, Anda akan melakukan hal yang sama. 11. Ketika teman sepergaulan saya menggunakan ponsel untuk menulis/membaca sms sambil berkendara, Anda akan melakukan hal yang sama. 12. Ketika teman sepergaulan saya mendengarkan music sambil berkendara, Anda akan melakukan hal yang sama. 13. Ketika teman sepergaulan saya pernah melanggar marka jalan, Anda akan melakukan hal yang sama. 14. Ketika teman sepergaulan saya pernah melanggar rambu-rambu lalu lintas, Anda akan melakukan hal yang sama. 15. Ketika teman sepergaulan saya berbelok tanpa menghidupkan lampu sein, Anda akan melakukan hal yang sama.			

Peran Praktek Safety Riding Keluarga

No		Orang Tua			Saudara		
		Tidak	kadang	selalu	Tidak	Kadang	Selalu
1	Apakah sudah menggunakan APD ketika berkendara ? a. Helm b. Jaket c. Sepatu d. Sarung Tangan e. Masker						
2	Bagaimana kelengkapan administrasinya ? (SIM&STNK)						
3	Apakah keluarga anda menaati rambu-rambu atau tata tertib lalu lintas ketika berkendara ?						
4	Apakah keluarga anda ketika membawa kendaraan, berkendara dengan kecepatan tinggi ?						

5	Apakah keluarga anda pada saat berkendara dalam kondisi menggunakan HP ?						
6	Apakah keluarga anda ketika berkendara dalam kondisi menggunakan mendengarkan music ?						

DUKUNGAN FASILITAS DARI ORANG TUA

Pertanyaan	Selalu	Kadang-kadang	Tidak pernah
1. Apakah orang tua Anda menyediakan dukungan keuangan kepada Anda berapapun jumlahnya?			
2. Apakah orang tua Anda menyediakan dukungan sarana transportasi untuk Anda?			
3. Apakah orang tua Anda menyediakan dukungan sarana komunikasi untuk Anda?			
4. Apakah orang tua Anda menyediakan dukungan sarana pergaulan untuk Anda?			
5. Apakah orang tua ikut memantau perkembangan kondisi fasilitas yang telah diberikan kepada Anda?			
6. Apakah orang tua Anda memantau penggunaan fasilitas yang telah diberikan kepada Anda?			
7. Apakah orang tua meminta alasan yang rasional saat Anda meminta fasilitas tertentu kepada mereka?			
8. Apakah orang tua marah / menasihati saat Anda tidak menjaga / memanfaatkan fasilitas dari mereka secara baik dan benar?			
9. Apakah orang tua Anda mengatur cara penggunaan fasilitas yang telah mereka berikan kepada Anda?			
10. Apakah orang tua Anda melarang Anda menggunakan fasilitas tanpa ijin atau sepengetahuan orang tua?			

4. Perilaku Safety Riding

a. Sebelum Berkendara

Pertanyaan	Selalu	Kadang-kadang	Tidak pernah
1. Apakah anda memeriksa / memanaskan mesin sepeda motor sebelum anda berkendara ?			
2. Apakah anda memeriksa tekanan ban sepeda motor sebelum anda berkendara ?			
3. Apakah anda memeriksa fungsi rem sepeda motor sebelum anda berkendara ?			
4. Apakah anda memeriksa kaca spion sepeda motor sebelum anda berkendara ?			
5. Apakah anda memeriksa kondisi rantai sepeda motor sebelum anda berkendara ?			
6. Apakah anda memeriksa fungsi klakson/bel sepeda motor sebelum anda berkendara ?			
7. Apakah anda memeriksa kondisi kaca spion sepeda motor sebelum anda berkendara ?			
8. Apakah anda memeriksa fungsi lampu rem sebelum anda berkendara ?			
9. Apakah anda memeriksa fungsi lampu depan sepeda motor sebelum anda berkendara?			
10. Apakah anda memeriksa fungsi lampu jauh / beam sepeda motor sebelum anda berkendara?			
11. Apakah anda memeriksa fungsi lampu sein sepeda motor sebelum anda berkendara ?			
12. Apakah anda memeriksa kondisi ketersediaan BBM / bensin sepeda motor sebelum anda berkendara ?			
13. Apakah anda memeriksa fungsi indikator – indikator sepeda motor (fuelmeter/indikator BBM, odometer/jarak tempuh, speedometer/kecepatan, gear position indicator/pindah gigi, beam /lampu jauh, indikator lampu sein) sebelum anda berkendara?			

14. Apakah anda memeriksa kelengkapan surat (SIM & STNK) sepeda motor sebelum anda berkendara ?			
15. Apakah anda memeriksa perlengkapan pelindung diri (helm, masker, sarung tangan, jaket, pelindung kaki) sebelum anda berkendara?			

b. Saat Berkendara

Pertanyaan	Selalu	Kadang-kadang	Tidak pernah
1. Apakah anda menyalakan lampu depan saat berkendara ?			
2. Apakah anda menyalakan lampu sein kiri/kanan sebelum belok?			
3. Apakah kendaraan motor yang anda kendarai dilengkapi dengan STNK?			
4. Apakah anda memiliki SIM yang masih berlaku saat berkendara ?			
5. Apakah anda membawa STNK setiap kali berkendara ?			
6. Apakah anda membawa SIM setiap kali berkendara ?			
7. Apakah anda menggunakan helm setiap kali berkendara ?			
8. Apakah anda menggunakan masker setiap kali berkendara ?			
9. Apakah anda menggunakan sarung tangan setiap kali berkendara ?			
10. Apakah anda menggunakan jaket/pakaian pelindung setiap kali berkendara ?			
11. Apakah anda menggunakan pelindung kaki setiap kali berkendara ?			
12. Apakah anda memastikan bahwa teman yang anda bawa saat berboncengan memakai helm ?			
13. Pada saat lampu lalu lintas berwarna kuning apakah anda tetap memacu kendaraan ?			
14. Apakah anda pernah menggunakan alat komunikasi atau HP untuk menelpon/menerima telpon sambil berkendara ?			
15. Apakah anda pernah menggunakan alat komunikasi atau HP untuk menulis/membaca sms sambil berkendara ?			
16. Apakah anda pernah merokok sambil berkendara ?			
17. Apakah anda pernah melanggar marka jalan ?			
18. Apakah anda pernah melanggar rambu-rambu lalu lintas ?			
19. Apakah anda pernah berkendara dengan kecepatan lebih dari 60 km/jam?			
20. Apakah anda pernah berboncengan sepeda motor lebih dari 2 orang?			
21. Apakah anda pernah mendengarkan musik lewat HP/MP3 player sambil berkendara?			
22. Apakah anda pernah ditilang petugas kepolisian lalu lintas di jalan? (jika ya, sebutkan alasannya.....)			
23. Apakah anda pernah hampir mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan saat berkendara?			
24. Apakah anda pernah mengalami kecelakaan lalu lintas ringan saat berkendara?			
25. Apakah anda pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sedang/berat di jalan saat berkendara?			

c. Setelah Berkendara

Pertanyaan	Selalu	Kadang-kadang	Tidak pernah
1. Apakah anda membersihkan/mencuci masker pelindung secara rutin setelah anda berkendara?			
2. Apakah anda membersihkan/mencuci sarung tangan secara rutin setelah anda berkendara?			
3. Apakah anda memeriksa/menjaga/memelihara kebersihan dan kondisi helm secara rutin setelah anda berkendara?			
4. Apakah anda memelihara kebersihan sepeda motor beserta perlengkapannya secara rutin setelah berkendara?			
5. Apakah anda melakukan service kelayakan kondisi sepeda motor secara rutin sebelum anda berkendara?			

Ketua Peneliti**A. Identitas diri**

Nama Lengkap dan Gelar : Eni Mahawati, MKes
 Jenis Kelamin : Perempuan
 Jabatan Fungsional : Asisten Ahli
 NPP : 0686.11.1999.176
 NIDN : 0627117501
 Tempat /Tanggal Lahir : Kudus, 27 November 1975
 E-mail : ema_rafafi@yahoo.com
 Telepon : 08112702894
 Alamat Kantor : Fakultas Kesehatan UDINUS
 Nomor tilpun/Fax : 024 3549948
 Lulusan yang telah dihasilkan: 70 orang lulusan
 Mata kuliah yang diampu:

1. Kesehatan & Keselamatan Kerja
2. Surveilans Kesehatan & Keselamatan Kerja
3. Toksikologi Industri
4. Ergonomi & Perancangan Kerja
5. Metodologi Penelitian

B. Riwayat Pendidikan

	S1	S2
Nama Perguruan Tinggi	UNDIP	UNDIP
Bidang Ilmu	Kesehatan Masyarakat	Kesehatan Lingkungan Industri
Tahun masuk-lulus	1994 s/d 1999	2002 s/d 2005
Judul skripsi/tesis	Pengaruh Aspek Ergonomi terhadap Beban Kerja Berdasarkan Denyut Nadi Tenaga Kerja di Industri Konveksi Rumah Tangga di Desa Loram Wetan Kecamatan Jati Kabupaten Kudus	Faktor-faktor Yang Berpengaruh Terhadap Kadar Fenol Dalam Urin (Studi Pada Tenaga Kerja di Industri Karoseri CV Laksana Semarang)
Nama pembimbing	Dr. Ari Suwondo, MPH Yuliani, SKM, M.Kes	Dr. Suhartono, M.Kes Nurjazuli, SKM, M.Kes

C. Pengalaman Penelitian Dalam 5 Tahun Terakhir

No	Tahun	Judul Penelitian	Pendanaan	
			Sumber	Jml (Juta Rp)
1	2009	Faktor-Faktor Risiko Paparan Pb pada Polisi Lalu Lintas di Semarang Barat Tahun 2009	Mandiri	3
2	2010	Penilaian Kinerja Dosen Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat UDINUS Tahun Akademik Semester Genap 2009/2010	UDINUS	1
3	2010	Survei Pengetahuan, Sikap dan Praktek Sanitasi Makanan pada Penjual Warung Makan di Lingkungan Kampus UDINUS, Semarang, 2010	UDINUS	2,5
4	2011	Efektifitas Penyuluhan Keamanan Pangan Terhadap Perubahan Perilaku Sanitasi Makanan Pada Penjual Warung Makan di Lingkungan UDINUS, 2011	UDINUS	2,5
5	2012	Karakteristik Penderita Penyakit Paru Obstruktif Kronis / PPOK (Analisis data Rekam Medis Pasien PPOK di RSU PKU Muhammadiyah Gubug Kabupaten Grobogan Periode Tahun 2009 – 2012)	Mandiri	2,5
6	2013	Efektifitas Pendampingan Kesehatan & Keselamatan Kerja terhadap Penerapan Cara Kerja Yang Sehat dan Aman di Industri Informal Desa Bubakan Kecamatan Mijen Kota Semarang	UDINUS	2,5
7	2013	Pola Interaksi Determinan Perilaku “Safety Riding” Dalam Upaya Eliminasi Gangguan Kesehatan & Kecelakaan Lalu Lintas Guna Meningkatkan Kualitas Hidup Generasi Muda	DIKTI	14,5

D. Pengalaman Pengabdian Kepada Masyarakat dalam 5 Tahun Terakhir

No	Tahun	Judul Pengabdian Kepada Masyarakat	Pendanaan	
			Sumber	Jmlh (Juta Rp)
1	2009	“Pencanangan Puskesmas Ngablak Bebas Asap Rokok”	UDINUS	2,5
2	2010	Pengabdian Masyarakat “ Penyuluhan Pencegahan & Pemberantasan Penyakit Berbasis Lingkungan “ di Desa Wonoplumbon Kecamatan Mijen Kota Semarang	UDINUS	1
3	2010	IbM “ Sertifikasi warung sehat di Lingkungan Kampus UDINUS”	UDINUS	2,5
4	2011	Pemberdayaan Masyarakat Dalam Pengelolaan Sampah Dengan Membuat Kompos dari Sisa Limbah Rumah Tangga di Kecamatan Mijen Kota Semarang	UDINUS	1,25
5	2011	Pelatihan Pengelolaan Sampah Rumah Tangga dengan Metode “Takakura” pada Paguyuban Ibu-Ibu Muslimah “Al-Ikhlas”, gajah Mungkur, Kota Semarang	UDINUS	1
6	2011	Pelatihan Pengelolaan Sampah dengan Metode “Takakura” di SMA Negeri 11 Kota Semarang	UDINUS	1
7	2012	Penyuluhan Kesehatan & Keselamatan Kerja Dalam Upaya Peningkatan Derajat Kesehatan dan Keselamatan Kerja Pada Wanita Pemecah Batu di Wilayah Kerja Puskesmas Karangmalang Kota Semarang	UDINUS	1
8	2013	Pendampingan Kesehatan & Keselamatan Kerja terhadap Penerapan Cara Kerja Yang Sehat dan Aman di Industri Informal di Desa Bubakan Kecamatan Mijen Kota Semarang	UDINUS	2,5

E. Publikasi Artikel Ilmiah Dalam Jurnal dalam 5 Tahun Terakhir

No.	Judul Artikel Ilmiah	Nama Jurnal	Volume/Nomor/Tahun
1	Faktor-Faktor Yang Berhubungan dengan Praktek Pengelolaan Linen Oleh perawat di Ruang Rawat Inap RSUD Kota Semarang 2010	Visikes	9/1/2010
2	Faktor-faktor Yang Berhubungan dengan Kadar Timbal (Pb) dalam Darah Pada Sopir Angkutan Umum Jurusan Karangayu – Penggaron di Kota Semarang	Visikes	10/1/2011
3	Faktor-Faktor Risiko Paparan Pb pada Polisi Lalu Lintas di Semarang Barat Tahun 2009	Visikes	10/2/2011
4	Hubungan Antara Praktek Aplikasi Pestisida Dengan Aktivitas Cholinesterase Dalam darah Petani Penyemprot Bawang Merah di Desa Sitanggal Kecamatan Larangan Kabupaten Brebes Tahun 2010	Prosiding Seminar Nasional “Peran Kesehatan Masyarakat Dalam Pencapaian MDG’s di Indonesia	ISBN:978-602-9694-1-4 (12 April 2011)
5	Efektifitas Penyuluhan Terhadap Sanitasi Warung Makan di Sekitar Universitas Dian Nuswantoro Semarang	Visikes	11/1/2012
6	Faktor-faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Nyeri Pinggang Pada Tenaga Kerja Bagian Pengemasan Industri Farmasi Tambak Aji Semarang	Visikes	11/2/2012
7	Analisis Perbedaan Klaim INA-CBGs Berdasarkan Kelengkapan Data Rekam Medis Pada Kasus Emergency Sectio Cesaria Trimester I Tahun 2013 di RSUD KRT Setjonegoro Kabupaten Wonosobo	Jurnal Manajemen Informasi Kesehatan Indonesia	1/2/2013

F. Pemakalah Seminar Ilmiah (Oral Presentation) dalam 5 Tahun Terakhir

No.	Nama Pertemuan Ilmiah / Seminar	Judul Artikel Ilmiah	Waktu dan Tempat
1	Seminar Nasional "Peran Kesehatan Masyarakat Dalam Pencapaian MDGs di Indonesia"	Hubungan Antara Praktek Aplikasi Pestisida Dengan Aktivitas Chlamydiae Dalam darah Petani Penyempit Bawang Merah di Desa Sitanggal Kecamatan Larangan Kabupaten Brebes Tahun 2010	Universitas Siliwangi, Tasikmalaya, Jawa Barat
2	Forum Informatika Kesehatan Indonesia 2013 " Health Information System to Succeed the Emperment of INA-Medicine"	Analisis Lima Perawatan (LDS) Partur Seksio Caesaria Pada Pasien Janakesultas Rawat Inap Berdasarkan INA-CBGs di Rumah Sakit Islam Sultan Agung Semarang	Hotel Patra Jasa, Semarang, Jawa Tengah, 23 April 2013
3	Seminar Nasional Teknologi Informasi dan Komunikas: Terapan 2013 (SEMANTIK)	Analisis Penggunaan Saat Berkendara Terhadap Potensial Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja di Semarang	Universitas Dian Nuswantoro, Semarang, Jawa Tengah 16 November 2013

Semua data yang saya tolak dan tercantum dalam biodata ini adalah benar dan dapat dipertanggungjawabkan sesuai hukum. Apabila di kemudian hari ternyata dijumpai ketidaksesuaian dengan kenyataan, saya sanggup menerima sanksi.

Demiikian biodata ini saya buat dengan sebenarnya untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam pengajuan Usulan Penelitian Permula.

Semarang, 10 Desember 2013

Ketua Pengaji,



Eni Mahromi, SKM, MKes.

Anggota Peneliti

A. Identitas diri

Nama Lengkap dan Gelar : Jaka Prasetya, S.Kep
Jenis Kelamin : Laki-laki
Jabatan Fungsional : Asisten Ahli
NPP : 0686.11.2005.328
NIDN : 0626107802
Tempat /Tanggal Lahir : Grobogan, 25 Oktober 1978
E-mail : jaka_p27@yahoo.com
Telepon : 081325739811
Alamat Kantor : Fakultas Kesehatan UDINUS
Nomor telpon/Fax : 024 3549948
Lulusan yang telah dihasilkan: -
Mata kuliah yang diampu:

1. Anatomi Fisiologi
2. Farmakologi
3. Biomedik II
4. Biomedik III
5. Biomedik IV
6. Biomedik V

B. Riwayat Pendidikan

	S1	S2
Nama Perguruan Tinggi	STKES Ngudi Waluyo Ungaran Kabupaten Semarang	UNDIP
Bidang Ilmu	Kesehatan	Kesehatan
Tahun masuk-lulus	2001	2010 - sekarang
Judul skripsi/tesis	Kepatuhan dalam mengikuti program pengobatan Sistem DOTS di Wilayah Puskesmas Genuk Semarang	Analisis Integritas Kepemimpinan Terhadap Mutu Pelayanan dan Tata Laksana di Rekam Medis RS Bhakti Wira Tamtama Semarang
Nama pembimbing	Hasip M.Kes	Dr. dr. Sudiro, MPh

C. Pengalaman Penelitian Dalam 5 Tahun Terakhir

No	Tahun	Judul Penelitian	Pendanaan	
			Sumber	Jml (Juta Rp)
1	2010	Rancang Bangun Teknologi RFID pada Kartu Pasien Poliklinik UDINUS Sebagai Kartu Rekam Medis Nasional yang dapat digunakan di seluruh Rumah Sakit dan Puskesmas di Indonesia	Udinus	1.5
2	2011	Rancangan Pola Klasifikasi Arsip dan Jadwal Retensi Arsip dan Data Elektronik Di Fakultas Kesehatan	Udinus	1,5
3	2012	Model Pengelolaan Dokumen Rekam Medis di filling poliklinik Dian Nuswantoro	Udinus	2,5
4	2013	Pengembangan Model Rekam Medis Terintegrasi sebagai Alat Bantu Pendukung Praktikum Rekam Medis Di Fakultas Kesehatan	Udinus	4
5	2013	Pola Interaksi Determinan Perilaku "Safety Riding" Dalam Upaya Eliminasi Gangguan Kesehatan & Kecelakaan Lalu Lintas Guna Meningkatkan Kualitas Hidup Generasi Muda	DIKTI	14,5

D. Pengalaman Pengabdian Kepada Masyarakat dalam 5 Tahun Terakhir

No	Tahun	Judul Pengabdian Kepada Masyarakat	Pendanaan	
			Sumber	Jmlh (Juta Rp)
1	2009	"Pencanangan Puskesmas Ngablak Bebas Asap Rokok"	UDINUS	2,5
2	2012	Pelatihan Manajemen Rekam Medis Puskesmas Karang Malang Kecamatan Mijen Kota Semarang	UDINUS	1

F. Publikasi Artikel Ilmiah Dalam Jurnal dalam 5 Tahun Terakhir

Judul Artikel Ilmiah	Nama Jurnal	Volume/ Nomor/ Tahun
Hubungan Motivasi Pasien Tn Paru Dengan Kepatuhan Dalam Mengikuti Program Pengobatan Sistem DOTS di Wilayah Puskesmas Genuk Semarang	Visikes	8:1/2009

G. Perwakilan Seminar Ilmiah (Oral Presentation) dalam 5 Tahun Terakhir

No.	Nama Pertemuan Ilmiah / Seminar	Judul Artikel Ilmiah	Waktu dan Tempat
1	Seminar Nasional Teknologi Informasi dan Komunikasi Tahunan 2013 (SEMANTIK)	Analisis Penggunaan Smpit Berkendara Terhadap Potensial Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja di Semarang	Universitas Dian Nuswantoro, Semarang, Jawa Tengah 16 November 2013

Semua data yang saya tulis dan tercantum dalam biodata ini adalah benar dan dapat dipertanggungjawabkan secara hukum. Apabila di kemudian hari ternyata dijumpai ketidaksesuaian dengan kenyataan, saya sanggup menerima sanksi.

Demikian biodata ini saya buat dengan sebenarnya untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam pengajuan Usulan Penelitian Pemuda.

Semarang, 10 Desember 2013

Anggota Peneliti,



Juli Prasetya, S.Kep

LAMPIRAN 3 PUBLIKASI ILMIAH
ARTIKEL ILMIAH DIKIRIM KE JURNAL KEMAS UNNES

DETERMINAN PERILAKU SAFETY RIDING PADA REMAJA
(STUDI KASUS PADA SISWA SMA NEGERI DAN MAHASISWA PTS DI SEMARANG)

Eni Mahawati ¹, Jaka Prasetya ²

^{1,2} Fakultas Kesehatan, Universitas Dian Nuswantoro, Semarang, Indonesia

Email : ema.rafafiku@gmail.com, jaka_p27@yahoo.com

ABSTRACT

Traffic accidents are the leading cause of death among young people , aged 15-24 years . More than 90 % of deaths occurred resulting in low and middle income countries . If no prevention and control , traffic accidents is estimated to result in approximately 1.9 million deaths per year by 2020. The death rate from traffic accidents in Indonesia was ranked 2nd in the world (an average of 99 deaths per day). According to data Satlantas Polwiltabes Semarang in 2011 there were 19,839 traffic accidents, the victim died of a group of students / learners 5,252 people , professions etc. 1,625 people , the remaining employees / self-employed . Vehicle accidents are the most involved 23,216 motorcycles , 3,491 units of freight cars , passenger cars and 2,495 units . Aji Agus Samekto found that the incidence of traffic accidents dominated youth groups and students . Some research on traffic accidents (Pamungkas , 2012; Rutter et al , 2007; Samekto , 2009) is still limited to a partial assessment of the knowledge , attitudes , practices and quantitative rider has not comprehensively assessed the overall behavior of the determinant factors of safety riding . Yet clear pattern of interaction between the determinant factor, but the reality on the ground between the determinant factors of the behavior of interacting with each role contributes to determine the level of risk of traffic accidents . Comprehensive study is needed , especially for high risk groups 17-24 year olds supported by qualitative data in order to know the root of the problem more precisely. The purpose of this study was to identify patterns of interaction determinant factors underlying adolescent behavior in the " safety riding " as a database of traffic accident elimination program. The long term goal of this research is expected to follow-up may result in recommendations intervention model elimination program behavior-based traffic accident "safety riding" which will be integrated in the curriculum of learning at school / college through research at a higher level so that the lower incidence , disability , accidental death traffic as a contribution to the world of education in creating a young generation that is healthy, safe and high-quality index as an indicator of quality of Indonesian human resources. This research is a survey "cross- sectional" with a quantitative approach include qualitative data through interviews, focus group discussions, observation and in-depth interviews with respondents and key informants . The population was UDINUS students and students of SMAN 1 of Semarang . Purposive sampling in the calculation of " Proportional sampling " of 50 students and 50 high school students . Data were analyzed with Pearson/Rank Spearman Correlation, Chi-Square and qualitative data supported. Based on the research it can be concluded that there are 8 proven behavioral determinants affect the safety riding teen student group that includes Facilities, Family, Parental Control, Education, Knowledge, Value, Friends and Monitoring School / College . As many as 42 % of respondents have unfavorable safety riding practices . The fastest drive early age the age of 10 years and most have been driving before the age of 15 years . Suggested models should practice riding safety interventions in adolescents designed to streamline aspects of behavioral determinants mentioned above .

Keywords : Safety Riding, Determinants, Behavior, Youth, Students

Bibliographies : 23 (1995 – 2013)

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda, berusia 15-24 tahun. Lebih dari 90% kematian yang diakibatkannya terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah. Apabila tidak dilakukan pencegahan dan penanggulangan, kecelakaan lalu lintas diperkirakan mengakibatkan kematian sekitar 1,9 juta orang per tahun pada tahun 2020. Angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia menduduki peringkat 2 di dunia (rata-rata 99 korban meninggal per hari). Menurut data Satlantas Polwiltabes Kota Semarang sepanjang tahun 2011 terdapat 19.839 kejadian kecelakaan lalu lintas, dengan korban meninggal dunia dari kelompok mahasiswa/pelajar 5.252 orang, profesi lain-lain 1.625 orang, sisanya karyawan/wiraswasta. Kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah sepeda motor 23.216, mobil barang 3.491 unit, serta mobil penumpang 2.495 unit. Agus Aji Samekto menemukan bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas didominasi kelompok remaja dan mahasiswa. Beberapa penelitian tentang kecelakaan lalu lintas (Pamungkas, 2012; Rutter et.al., 2007; Samekto, 2009) masih terbatas pada kajian parsial terhadap pengetahuan, sikap, praktek pengendara secara kuantitatif dan belum dikaji secara komprehensif keseluruhan faktor-faktor determinan perilaku *safety riding*. Belum jelas pola interaksi antar faktor determinan tersebut, padahal kenyataan di lapangan antar faktor determinan perilaku saling berinteraksi dengan besar peran masing-masing berkontribusi menentukan tingkat risiko kejadian kecelakaan lalu lintas. Diperlukan kajian komprehensif terutama untuk kelompok risiko tinggi yaitu remaja usia 17-24 tahun didukung data-data kualitatif agar dapat diketahui akar permasalahan secara lebih tepat.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi pola interaksi faktor-faktor determinan yang melatarbelakangi perilaku remaja dalam "*safety riding*" sebagai *database* program eliminasi kecelakaan lalu lintas. Tujuan jangka panjang diharapkan tindak lanjut penelitian ini dapat menghasilkan rekomendasi model intervensi program eliminasi kecelakaan lalu lintas berbasis perilaku "*safety riding*" yang akan diintegrasikan dalam kurikulum pembelajaran di sekolah / kampus melalui penelitian pada tingkat yang lebih tinggi sehingga menurunkan insiden, kecacatan, kematian akibat kecelakaan lalu lintas sebagai kontribusi dunia pendidikan dalam menciptakan generasi muda yang sehat, selamat dan berkualitas tinggi sebagai indikator indeks kualitas sumber daya manusia Indonesia.

Jenis penelitian ini adalah survey "*cross sectional*" dengan pendekatan kuantitatif dilengkapi data kualitatif melalui wawancara, FGD, observasi & wawancara mendalam terhadap responden dan informan kunci. Populasi penelitian ini adalah mahasiswa UDINUS dan pelajar SMAN 1 Kota Semarang. Penentuan sampel secara *purposive* dengan perhitungan "*Proportional Sampling*" yaitu 50 mahasiswa dan 50 siswa SMA. Data dianalisis dengan SPSS menggunakan uji statistik *chi-square*, *korelasi Pearson/Rank Spearman* dan didukung data kualitatif hasil FGD.

Berdasarkan penelitian dapat disimpulkan terdapat 8 determinan perilaku yang terbukti berpengaruh terhadap *safety riding* remaja kelompok mahasiswa yaitu meliputi Pendidikan, Pengetahuan, Nilai-nilai, Fasilitas, Keluarga, Pengawasan Orang Tua, Pergaulan dan Pemantauan Sekolah / Kampus. Sebanyak 42% responden memiliki praktek *safety riding* kurang baik. Adapun usia awal berkendara paling cepat usia 10 tahun dan sebagian besar sudah berkendara sebelum usia 15 tahun. Disarankan sebaiknya model intervensi praktek *safety riding* pada remaja dirancang sedemikian rupa untuk mengaktifkan aspek-aspek determinan perilaku tersebut di atas.

Kata Kunci : Safety Riding, Determinan, Perilaku, Remaja, SMA, Mahasiswa

Referensi : 23 (1995 – 2013)

PENDAHULUAN

Latar Belakang Masalah

WHO (*World Health Organisation*) menyatakan bahwa Sekitar 1,3 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas jalan (mewakili 2,1% angka kematian global). Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda, berusia 15-24 tahun (Rutter, et.al., 2007). Lebih dari 90% kematian di dunia, kecelakaan di jalan raya terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah. Hampir setengah (46%) dari mereka yang mengalami kecelakaan di jalan-jalan di dunia adalah "pengguna jalan rentan" termasuk pengendara sepeda motor. Tanpa tindakan, kecelakaan lalu lintas jalan diperkirakan akan menghasilkan kematian sekitar 1,9 juta orang per tahun pada tahun 2020 (K3Logistik.com, 2013). Data statistik menunjukkan kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia menduduki peringkat 2 di dunia setelah Nepal. Setiap tahun tidak kurang dari 36.000 orang meninggal atau setiap hari rata-rata 99 orang tewas di jalan raya. (The Globe Journal, 2013)

Menurut data Satlantas Polwiltabes Kota Semarang sepanjang tahun 2011 terdapat 19.839 kejadian kecelakaan lalu lintas, dengan korban meninggal dunia dari kelompok mahasiswa/pelajar 5.252 orang, profesi lain-lain sebanyak 1.625 orang dan sisanya karyawan/wiraswasta. Kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah sepeda motor 23.216, mobil barang 3.491 unit, serta mobil penumpang 2.495 unit (Samekto, 2009). Agus Aji Samekto dalam penelitiannya menyebutkan bahwa jumlah terbesar korban kecelakaan lalu lintas di kota Semarang adalah didominasi oleh kelompok usia pelajar atau mahasiswa, dengan kelompok kendaraan terbanyak adalah sepeda motor (K3logistik.com, 2013). Pengendara pemula memiliki peluang tiga kali lebih besar terlibat kecelakaan dari pada pengendara yang lebih mahir. (Dephub RI, 2009)

Survei awal tanggal 21 Januari 2013 terhadap 61 mahasiswa S1 Kesehatan Masyarakat UDINUS diketahui beberapa perilaku pengendara yang tidak sesuai dengan standar *safety riding* antara lain sebanyak 8% mendengarkan musik saat berkendara, 6% menggunakan telepon saat berkendara dan 11% merokok sambil berkendara. Sebanyak 57% responden pernah ditilang dikarenakan menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, tidak membawa SIM/STNK, operasi patuh, menabrak marka, dan motor tidak standar. Sebanyak 70% responden pernah mengalami kecelakaan lalu lintas (karena jarak pandang, ditabrak pengendara lain, jalan yang rusak, motor yang mengalami kerusakan, dan ingin menghindari hewan), serta sebesar 52% pernah mengalami gangguan kesehatan setelah berkendara.

Kecelakaan terjadi disebabkan oleh tindakan tidak aman (*unsafe action*) yaitu tindakan atau perilaku atau kebiasaan tidak aman dari seseorang yang menimbulkan bahaya terhadap dirinya sendiri dan orang lain, serta kondisi tidak aman (*unsafe condition*) yang dapat membahayakan seseorang (Adnan, 2008). Hasil penelitian Trio Adit Pamungkas menyebutkan banyaknya pelajar

SMP yang mengemudikan sepeda motor tanpa memiliki SIM tidak terlepas dari pengaruh internal maupun eksternal individu tersebut. (Pamungkas, 2012)

Memperhatikan besarnya potensi dan angka kejadian kecelakaan serta gangguan kesehatan yang ditimbulkan oleh proses berkendara, maka perlu adanya pencegahan yaitu dengan menerapkan keselamatan dalam berkendara atau kesadaran berkendara yang aman bagi remaja, karena merupakan generasi penerus bangsa yang akan sangat menentukan kualitas sumber daya manusia Indonesia nantinya. Pencegahan harus dilakukan berdasarkan data dasar penyebab utama yang melatarbelakangi perilaku tersebut sebagai akar masalah yang harus diputus dalam lingkaran kejadian kecelakaan lalu lintas. Diharapkan intervensi yang dilakukan tepat sasaran, efektif dan efisien dengan pola pendekatan manusiawi.

Rumusan Masalah

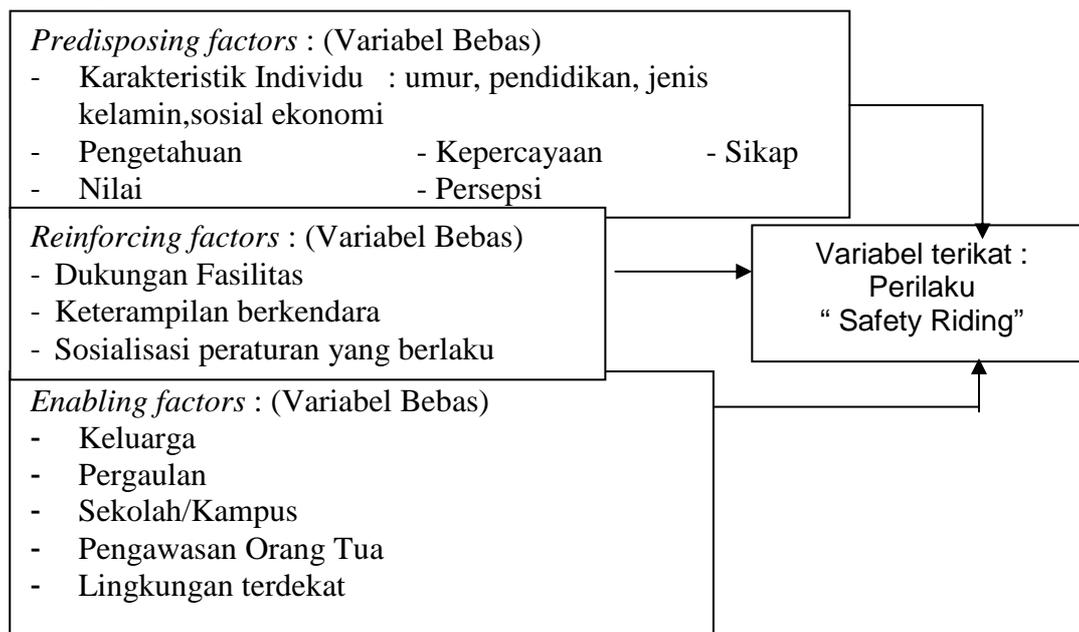
Perumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana pola interaksi faktor-faktor determinan perilaku *safety riding* di kalangan remaja usia 17 – 24 tahun?”

Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi dan merumuskan pola interaksi faktor-faktor determinan perilaku “*safety riding*” di kalangan remaja usia 17 – 24 tahun.

METODE PENELITIAN

Kerangka Konseptual



Berdasarkan kerangka konsep diatas dirumuskan hipotesis penelitian berikut ini:

1. Terdapat perbedaan *faktor predisposing, enabling dan reinforcing*“ pada berbagai kategori perilaku “*Safety Riding*”
2. Faktor determinan yang meliputi *predisposing, enabling dan reinforcing* berpengaruh secara parsial terhadap perilaku “ *Safety Riding*”
3. Faktor determinan yang meliputi *predisposing, enabling dan reinforcing* berpengaruh secara serentak terhadap perilaku “ *Safety Riding*”

Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di SMAN 1 Semarang dan Universitas Dian Nuswantoro Semarang yang dilakukan terhadap siswa/mahasiswa, guru dan dosen terkait.

Variabel Penelitian

a. Perilaku Safety Riding

Yaitu kebiasaan responden dalam berkendara yang tercermin dari praktik berkendara berdasarkan jawaban kuesioner dinilai berdasarkan penerapan aspek *safety riding* sebelum, saat dan setelah berkendara. Skor penilaian hasil kuesioner dalam skala pengukuran interval

b. Faktor Predisposing

Merupakan variabel komposit yang meliputi aspek karakteristik, umur, pendidikan, jenis kelamin, sosial ekonomi, pengetahuan, kepercayaan, nilai, persepsi dan sikap responden terhadap perilaku “*safety riding*” yang dinilai melalui skor jawaban kuesioner dengan skala pengukuran interval.

c. Faktor Reinforcing

Merupakan variabel komposit yang meliputi aspek kepemilikan dan kondisi sarana transportasi serta sosialisasi peraturan lalu lintas yang diterima responden, dinilai berdasarkan skor jawaban kuesioner dengan skala pengukuran interval.

d. Faktor Enabling

Merupakan variabel komposit yang meliputi peran keluarga, teman, guru, lingkungan terdekat dalam penerapan “*safety riding*” berdasarkan persepsi responden, dinilai berdasarkan skor jawaban kuesioner dengan skala pengukuran interval.

Rancangan penelitian

Penelitian ini merupakan model penelitian kuantitatif didukung analisis kualitatif untuk merumuskan pola interaksi variabel determinan yang melatarbelakangi perilaku “*safety riding*” dengan besar porsi peran masing-masing faktor dinilai secara komprehensif secara statistik dan kualitatif. Jenis penelitian ini adalah *Eksplanatori Research* dengan metode survei dengan pendekatan *cross sectional*, pengukuran dilakukan terhadap status

karakter/variabel pada saat penelitian. Dalam perumusan pola interaksi faktor determinan hasil uji statistik dilengkapi dengan data-data kualitatif guna penyimpulan besar kontribusi secara serentak faktor-faktor tersebut terhadap perilaku “*safety riding*” remaja. (Suharsimi, 2010)

Populasi Penelitian

Populasi penelitian ini adalah total siswa tingkat akhir SMAN 1 Semarang dan mahasiswa semester 6 Mahasiswa Fakultas Kesehatan UDINUS. Pemilihan sampel dilakukan secara *purposive* dengan kriteria inklusi adalah responden yang mengendarai motor. Adapun Kriteria eksklusi jika responden sakit/tidak dapat ditemui saat penelitian.

Besar sampel ditentukan secara *proportional sampling*. Total sampel sebanyak 50 orang siswa SMA dan 50 mahasiswa. Jumlah sampel dihitung dengan rumus perhitungan sampel desain penelitian *cross sectional* (Murti B, 2006).

$$n = \frac{Z\alpha^2 PQ}{d^2}$$

Keterangan :

n = jumlah sampel minimal : α = tingkat kemaknaan (0,05) : $Z\alpha = 1,96$

P = proporsi penyakit atau keadaan yang akan dicari (50 %)

Q = 1 – P : d = presisi yang diinginkan (10 %)

Berdasarkan rumus diatas diperoleh sampel sebesar 96,04 yang dibulatkan menjadi 100 untuk mengantisipasi drop out responden.

Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara dan pengisian kuesioner kepada subjek yang memenuhi kriteria penelitian bertujuan menggali dan mengetahui data penelitian agar lebih sistematis. (Riduwan, 2007) Focus Group Discussion (FGD) terhadap informan terkait untuk memperdalam dan crosscheck informasi dari responden utama. Dokumentasi kegiatan digunakan sebagai data penunjang dan pelengkap hasil dan pembahasan dalam penelitian ini.

Teknik Analisis Data

Pengolahan data meliputi *editing, coding, tabulating* untuk data kuantitatif, sedangkan data pendukung kualitatif diolah secara deskriptif dengan *content analysis*. Analisis data kuantitatif menggunakan program SPSS meliputi:

a. Analisa *Univariat*

Menghasilkan distribusi dan presentase dari tiap variabel. (Riduwan, 2007)

b. Analisa *Bivariat*

Analisa bivariat dengan uji beda independent t-test, Anova dan korelasi Pearson terhadap variabel yang diduga berpengaruh atau berkorelasi secara parsial.(Riduwan, 2007)

Hasil dan Pembahasan

Tabel 1
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Umur

Umur (tahun)	Jumlah	Persentase
16	15	15
17	33	33
18	2	2
19	3	3
20	27	27
21	14	14
22	2	2
23	2	2
24	1	1
25	1	1
Total	100	100

Tabel 2
Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin Responden

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Perempuan	51	51
Laki-Laki	49	49
Total	100	100

Tabel 3
Distribusi Frekuensi Pekerjaan Ayah

Pekerjaan Ayah	Jumlah	Persentase
PNS	35	35
Karyawan Swasta	9	9
Wiraswasta	35	35
ABRI / Polisi	10	10
Guru / Dosen	5	5
Lain-Lain	6	6
Total	100	100

Tabel 4
Distribusi Frekuensi Pekerjaan Ibu

Pekerjaan Ibu	Jumlah	Persentase
PNS	23	23
Karyawan Swasta	5	5
Wiraswasta	14	14
ABRI / Polisi	1	1
Guru / Dosen	6	6
Dokter	1	1
Ibu Rumah Tangga	23	23
Lain-Lain	29	29
Total	100	100

Tabel 5
Distribusi Frekuensi Uang Saku Rata-rata Responden Per Hari

Uang Saku	Jumlah	Persentase
Kurang dari 10.000	9	9
10.000 – 25.000	67	67
30.000 – 50.000	24	24

Tabel 6
Distribusi Frekuensi Usia Awal Responden Mulai Berkendara Sepeda Motor

Usia Mulai Berkendara (Tahun)	Jumlah	Persentase
10	2	2
11	5	5
12	9	9
13	12	12
14	24	24
15	19	19
16	19	19
17	8	8
18	1	1
25	1	1

Tabel 7
Kategori Praktek Safety Riding Responden

Kategori Praktek safety Riding	Jumlah	Persentase
Kurang Baik	42	42
Baik	58	58
Total	100	100

Tabel 8
Independent Samples Test
Perbedaan Praktek Safety Riding Responden Berdasarkan Pendidikan

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Praktek Safety Riding Responden	Equal variances assumed	5.211	.025	6.731	98	.000	9.00000	1.33706	6.34664	11.65336
	Equal variances not assumed			6.731	81.232	.000	9.00000	1.33706	6.33978	11.66022

Tabel 9
Uji ANOVA
Perbedaan Praktek Safety Riding Responden Berdasarkan Pekerjaan Ayah

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	289.822	5	57.964	.891	.490
Within Groups	6115.138	94	65.055		
Total	6404.960	99			

Tabel 10
Uji ANOVA

Perbedaan Praktek Safety Riding Responden Berdasarkan Pekerjaan Ibu

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	471.246	7	67.321	1.044	.406
Within Groups	5933.714	92	64.497		
Total	6404.960	99			

Tabel 11

Hasil Uji Korelasi Pearson Product Moment

Umur dan Uang Saku dengan Praktek Safety Riding Responden

		Umur Responden	Rata-rata Uang Saku Per Hari
Umur Responden	Pearson Correlation	1	.157
	Sig. (2-tailed)		.118
	N	100	100
Rata-rata Uang Saku Per Hari	Pearson Correlation	.157	1
	Sig. (2-tailed)	.118	
	N	100	100

Tabel 12

Hasil Uji Korelasi Pearson Product Moment

Determinan Perilaku dengan Praktek Safety Riding Responden

	Usia Awal Mengendarai Motor	Pengetahuan Tentang Safety Riding	Nilai-nilai Tentang Safety Riding	Kepercayaan Tentang Penting Safety Riding	Persepsi dan Sikap Terhadap Safety Riding	Peran Lingkungan Terdekat	Peran Pergaulan	Peran keluarga	Peran Sekolah / Kampus	Dukungan Fasilitas	Keterampilan Berkeendara	Sosialisasi Peraturan Safety Riding	Riwayat Kecelakaan Lalu Lintas	Peran Orang Tua	Praktek Safety Riding Responden
Usia Awal Mengendarai Motor	1	-.125	-.125	-.246*	-.258**	.174	.193	-.182	-.027	.308**	-.302**	.105	-.157	-.241*	-.045
Sig. (2-tailed)		.217	.217	.014	.009	.084	.054	.070	.792	.002	.002	.300	.119	.016	.653
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Pengetahuan Tentang Safety Riding	Pearson Correlation	-.125	1	1.000**	.174	.060	.021	-.091	.087	.080	-.238*	.089	.092	.296**	.127	.198*
	Sig. (2-tailed)	.217		.000	.084	.552	.832	.369	.387	.429	.017	.378	.362	.003	.210	.048
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Nilai-nilai Tentang Safety Riding	Pearson Correlation	-.125	1.000**	1	.174	.060	.021	-.091	.087	.080	-.238*	.089	.092	.296**	.127	.198*
	Sig. (2-tailed)	.217	.000		.084	.552	.832	.369	.387	.429	.017	.378	.362	.003	.210	.048
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Kepercayaan Tentang Arti Penting Safety Riding	Pearson Correlation	-.246*	.174	.174	1	.713**	.279**	.044	.125	-.109	.072	.354**	.153	-.144	.096	-.014
	Sig. (2-tailed)	.014	.084	.084		.000	.005	.664	.216	.280	.479	.000	.129	.152	.344	.891
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Persepsi dan Sikap Terhadap Safety Riding	Pearson Correlation	-.258**	.060	.060	.713**	1	.340**	.126	.293**	-.145	.113	.419**	.249*	-.119	.146	-.149
	Sig. (2-tailed)	.009	.552	.552	.000		.001	.213	.003	.151	.261	.000	.013	.238	.148	.139
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Peran Lingkungan Terdekat	Pearson Correlation	.174	.021	.021	.279**	.340**	1	.100	.032	-.058	.035	.146	.141	-.221*	.115	-.018
	Sig. (2-tailed)	.084	.832	.832	.005	.001		.322	.751	.564	.726	.147	.161	.027	.255	.863
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Peran Pergaulan	Pearson Correlation	.193	-.091	-.091	.044	.126	.100	1	-.258**	-.284**	.289**	.003	.083	-.170	.012	-.327**
	Sig. (2-tailed)	.054	.369	.369	.664	.213	.322		.010	.004	.004	.978	.411	.091	.904	.001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Peran keluarga	Pearson Correlation	-.182	.087	.087	.125	.293**	.032	-.258**	1	.272**	-.200*	.275**	.208*	.000	.087	.355**
	Sig. (2-tailed)	.070	.387	.387	.216	.003	.751	.010		.006	.046	.006	.038	.996	.390	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Peran Sekolah / Kampus	Pearson Correlation	-.027	.080	.080	-.109	-.145	-.058	-.284**	.272**	1	-.198*	.123	.005	.005	.069	.248*
	Sig. (2-tailed)	.792	.429	.429	.280	.151	.564	.004	.006		.048	.224	.958	.961	.497	.013
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Dukungan Fasilitas	Pearson Correlation	.308**	-.238*	-.238*	.072	.113	.035	.289**	-.200*	-.198*	1	-.030	-.092	-.028	-.438**	-.374**
	Sig. (2-tailed)	.002	.017	.017	.479	.261	.726	.004	.046	.048		.766	.362	.781	.000	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Keterampilan Berkendara	Pearson Correlation	-.302**	.089	.089	.354**	.419**	.146	.003	.275**	.123	-.030	1	.156	-.086	.451**	.129
	Sig. (2-tailed)	.002	.378	.378	.000	.000	.147	.978	.006	.224	.766		.122	.392	.000	.200
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Sosialisasi Peraturan Safety Riding	Pearson Correlation	.105	.092	.092	.153	.249*	.141	.083	.208*	.005	-.092	.156	1	-.015	.117	.113
	Sig. (2-tailed)	.300	.362	.362	.129	.013	.161	.411	.038	.958	.362	.122		.880	.247	.262
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Riwayat Kecelakaan Lalu Lintas	Pearson Correlation	-.157	.296**	.296**	-.144	-.119	-.221*	-.170	.000	.005	-.028	-.086	-.015	1	.006	.167
	Sig. (2-tailed)	.119	.003	.003	.152	.238	.027	.091	.996	.961	.781	.392	.880		.953	.096
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Peran Orang Tua	Pearson Correlation	-.241*	.127	.127	.096	.146	.115	.012	.087	.069	-.438**	.451**	.117	.006	1	.264**
	Sig. (2-tailed)	.016	.210	.210	.344	.148	.255	.904	.390	.497	.000	.000	.247	.953		.008
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Praktek Safety Riding Responden	Pearson Correlation	-.045	.198*	.198*	-.014	-.149	-.018	-.327**	.355**	.248*	-.374**	.129	.113	.167	.264**	1
	Sig. (2-tailed)	.653	.048	.048	.891	.139	.863	.001	.000	.013	.000	.200	.262	.096	.008	
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Tabel 13

Tabulasi Silang Pendidikan dan Kejadian Hampir Celaka Yang Dialami Responden Saat Mengendarai Motor

Pendidikan	Riwayat Kejadian		Total
	Pernah	Tidak Pernah	
SMA	36	14	50
Mahasiswa	46	4	50
Total	82	18	100

Tabel 14

Tabulasi Silang Pendidikan dan Kejadian Kecelakaan Ringan Yang Dialami Responden Saat Mengendarai Motor

Pendidikan	Riwayat Kejadian		Total
	Pernah	Tidak Pernah	
SMA	32	18	50
Mahasiswa	46	4	50
Total	78	22	100

Tabel 15

Tabulasi Silang Pendidikan dan Kejadian Kecelakaan Sedang / Berat Yang Dialami Responden Saat Mengendarai Motor

Pendidikan	Riwayat Kejadian		Total
	Pernah	Tidak Pernah	
SMA	10	40	50
Mahasiswa	46	4	50
Total	56	44	100

Terminologi lalu lintas adalah pergerakan benda yang searah/berlawanan arah dan pergerakan benda memotong arah dalam suatu ruang pergerakan atau jalur pergerakan (Lazuardi, 2013). Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. (UU RI No.22, 2009) Menurut Carter & Homburger kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa yang terjadi akibat adanya kesalahan pada sistem pembentuk lalu lintas yaitu meliputi manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan. (Supratman, 2013)

Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor-faktor fisiologis dan psikologis. Faktor-faktor tersebut perlu mendapat perhatian karena cenderung sebagai penyebab potensial kecelakaan. Perilaku pengemudi berasal dari interaksi antara faktor manusia dengan faktor lainnya termasuk hubungannya dengan unsur kendaraan dan lingkungan jalan. Ada dua hal yang menyebabkan perbedaan perilaku seseorang dengan orang lain dengan stimulus yang sama, hal ini disebut dengan *determinan* perilaku, diantaranya :

- a. *Determinan internal*, merupakan karakteristik seseorang yang sifatnya bawaan, misalnya tingkat kecerdasan, emosi, jenis kelamin dan sebagainya.
- b. *Determinan eksternal*, merupakan lingkungan individu, baik lingkungan fisik, sosial budaya, ekonomi, politik dan sebagainya biasanya determinan eksternal lebih dominan.

Penelitian Rogers mengungkapkan bahwa sebelum orang mengadopsi perilaku baru, di dalam diri orang tersebut terjadi proses yang bertautan yaitu :

- 1) *Awareness* (kesadaran), yakni orang tersebut menyadari dalam arti mengetahui stimulus (obyek) terlebih dahulu.
- 2) *Interest*, yakni orang mulai tertarik pada stimulus.
- 3) *Evaluation*, (menimbang-nimbang baik dan tidaknya stimulus tersebut bagi dirinya). Hal ini berarti sikap responden sudah lebih baik lagi.
- 4) *Trial*, orang telah mencoba perilaku baru.
- 5) *Adoption*, subyek telah berperilaku baru sesuai dengan pengetahuan, kesadaran, dan sikapnya terhadap stimulus.

Green membedakan adanya dua determinan masalah kesehatan tersebut, yakni *Behavioral Factors Dan Non-Behavioral Factors*, selanjutnya green menganalisis, bahwa faktor perilaku sendiri ditentukan oleh 3 faktor utama yaitu :

a. Faktor *Predisposisi (Disposing Factors)*

Faktor *predisposisi* yang terwujud dalam pendidikan, pengetahuan sikap, kepercayaan, nilai-nilai. Faktor predisposisi berada dalam individu dan mencakup sikap, nilai, keyakinan, dan persepsi kebutuhan, tetapi ini terbentuk oleh paparan budaya dan sosial, yang menghasilkan faktor penguat Peningkatan pengetahuan tidak selalu menyebabkan perubahan perilaku, pengetahuan tertentu mungkin penting sebelum suatu tindakan kesehatan yang diharapkan mungkin tidak akan terjadi kecuali apabila seseorang mendapat isyarat yang cukup kuat untuk memotivasinya bertindak atas dasar pengetahuan yang dimilikinya. Termasuk di dalamnya dimensi kognitif dan afektif mengetahui, merasakan, percaya, menghargai, dan memiliki kepercayaan diri atau rasa *self-efficacy*.

Karena penentu perilaku ini berada pada individu, kesehatan masyarakat harus berusaha untuk mempengaruhi perilaku dengan menilai prevalensi dan distribusi faktor predisposisi kunci dan mencari peluang untuk berkomunikasi dengan berbagai segmen dari populasi, menurut diagnosis pendidikan atau 'pemasaran sosial' penilaian pengetahuan, sikap, nilai, keyakinan, dan persepsi.

Dalam setiap kasus faktor *predisposisi* mempunyai pengaruh besar terhadap perilaku seseorang. Demikian juga dalam penelitian ini terbukti faktor predisposisi pendidikan, pengetahuan dan nilai-nilai yang dimiliki secara signifikan berpengaruh sebagai determinan perilaku *safety riding*.

b. Faktor pendukung (*Enabling Factors*)

Faktor pendukung yang terwujud dalam lingkungan fisik, tersedia atau tidak tersedianya fasilitas-fasilitas atau sarana-sarana misalnya pendapatan, ketersediaan pangan, ketersediaan sarana kesehatan, air bersih, tempat pembuangan sampah, tempat olah raga, makanan bergizi, dan sebagainya. Untuk berperilaku sehat, masyarakat memerlukan sarana dan prasarana pendukung. Fasilitas ini pada hakekatnya mendukung atau memungkinkan terwujudnya perilaku kesehatan, maka faktor-faktor ini disebut faktor pendukung atau pemungkin. Dalam penelitian ini terbukti secara signifikan dukungan fasilitas sebagai determinan perilaku *safety riding*.

c. Faktor pendorong/Penguat (*Reinforcing Factors*)

Faktor pendorong yang terwujud dalam sikap dan perilaku atau budaya masyarakat yang merupakan kelompok referensi dari perilaku masyarakat. Kebudayaan dimana kita hidup dan dibesarkan mempunyai pengaruh besar terhadap terbentuknya sikap

kita tanpa kita sadari kebudayaan telah menanamkan sikap kita terhadap berbagai masalah. Faktor penguat adalah konsekuensi dari tindakan yang determin apakah aktor menerima positif (atau negatif) umpan balik dan didukung secara sosial atau finansial setelah itu terjadi. Faktor penguat termasuk dukungan sosial, pengaruh teman sebaya, dan saran dan umpan balik oleh penyedia layanan kesehatan, serta perasaan bahwa manfaat dari tindakan melebihi biaya, Dalam pertimbangan manfaat (dan biaya), mereka juga termasuk konsekuensi fisik perilaku, yang dapat dipisahkan dari konteks sosial. Dalam penelitian ini terbukti secara signifikan bahwa peran pergaulan, keluarga, orang tua, pihak sekolah/kampus merupakan determinan perilaku safety riding.

Faktor dominan penyebab kecelakaan lalu lintas adalah *unsafe action* para pengendara motor. Kelompok usia muda atau dibawah 25 tahun sangat rentan terhadap kecelakaan lalu lintas, beresiko mengalami luka parah bahkan kematian. WHO membagi usia remaja menjadi dua kelompok yaitu remaja awal (10-14 tahun) dan remaja akhir (15-20 tahun), sedangkan di Indonesia menggunakan batas usia 11-24 tahun dan belum menikah. Sedangkan dalam penelitian ini masa remaja terbagi dalam 2 kelompok pendidikan yaitu masa SMA dan mahasiswa, dimana terbukti merupakan factor determinan perilaku secara signifikan terhadap safety riding. Masa remaja dikenal sebagai masa penuh kesukaran, karena merupakan masa transisi masa kanak-kanak ke dewasa, sehingga individu menghadapi situasi yang membingungkan. Remaja adalah individu aktif dengan tingkat pertumbuhan tinggi dan menentukan kualitas manusia di masa depan (Sayogo dkk, 2000). Soetjningsih (2004) menemukan adanya kecenderungan remaja dengan kemampuan kognitif normal namun prestasi yang dicapai di sekolah buruk. Salah satu hambatannya adalah faktor kesehatan yang terganggu sehingga waktu yang seharusnya digunakan untuk belajar, maka digunakan untuk istirahat sehingga tertinggal dalam pelajaran dan prestasi yang dicapai belum optimal (Tu'u, 2004).

Proses-proses dalam interaksi teman sebaya pada usia remaja memungkinkan terjadinya proses identifikasi, kerjasama dan proses kolaborasi. Proses-proses tersebut akan mewarnai proses pembentukan tingkah laku yang khas pada remaja. Teman sebaya atau *peers* adalah orang dengan tingkat umur dan kedewasaan yang kira-kira sama. Salah satu fungsi terpenting dari kelompok teman sebaya adalah untuk memberikan sumber informasi dan komparasi tentang dunia di luar keluarga. Melalui kelompok teman sebaya anak-anak menerima umpan balik dari teman-teman mereka tentang kemampuan mereka. Anak-anak menilai apa-apa yang mereka lakukan, apakah dia lebih baik dari pada teman-temannya, sama, ataukah lebih buruk dari apa yang anak-anak lain kerjakan. Hal demikian akan sulit dilakukan dalam keluarga karena saudara-saudara kandung biasanya lebih tua atau lebih muda (bukan sebaya). Pergaulan mempunyai pengaruh besar dalam pembentukan kepribadian seorang remaja. Pergaulan yang ia lakukan itu akan

mencerminkan kepribadiannya, baik pergaulan yang positif atau pergaulan yang negatif. Masa peralihan anak menjadi remaja merupakan masa dimana seorang anak akan banyak belajar dan meniru kebiasaan orang terdekatnya, karena dari situlah sang anak akan menentukan kepribadiannya dan memastikan pada dirinya jalan mana yang akan dia pilih untuk kedepannya. Seorang anak pasti akan melihat kebiasaan orang-orang terdekatnya, seperti halnya cara berkendara yang dilakukan saudara terdekatnya. Apabila saudara terdekatnya menggendari sepeda motor dengan baik dan benar dengan memperhatikan keselamatan berkendara pastinya akan memberikan dampak positif bagi sang anak, tetapi apabila saudara terdekatnya salah dalam memberikan contoh berkendara yang tidak baik, maka anak tersebut akan meniru dan mencoba perilaku berkendara yang salah tanpa menghiraukan keselamatan dirinya dan pengguna jalan lain. Orang yang mendapatkan dukungan sosial keluarga yang tinggi maka akan banyak mendapatkan dukungan emosional, penghargaan, instrumental, dan informatif dari keluarga. Apabila dukungan emosional tinggi, individu akan merasa mendapatkan dorongan yang tinggi dari anggota keluarga. Apabila penghargaan untuk individu tersebut besar, maka akan meningkatkan kepercayaan diri. Apabila individu memperoleh dukungan instrumental, akan merasa dirinya mendapat fasilitas yang memadai dari keluarga. Apabila individu memperoleh dukungan informatif yang banyak, akan individu itu merasa memperoleh perhatian dan pengetahuan. Keluarga adalah lingkungan dimana beberapa orang yang masih memiliki hubungan darah dan bersatu. Keluarga didefinisikan sebagai sekumpulan orang yang tinggal dalam satu rumah yang masih mempunyai hubungan kekerabatan/hubungan darah karena perkawinan, kelahiran, adopsi dan lain sebagainya.

Menurut Hurlock (2001) yang dikutip oleh Nobelina Adicondro & Alfi Purnamasari dukungan dari keluarga yang berupa penerimaan, perhatian dan rasa percaya tersebut akan meningkatkan kebahagiaan dalam diri remaja. Kebahagiaan yang diperoleh remaja menyebabkan remaja termotivasi untuk terus berusaha mencapai tujuannya. Remaja juga mempunyai rasa percaya diri dalam menyelesaikan tugas yang dihadapi. Jadi dukungan sosial dari keluarga akan membantu remaja dalam menyelesaikan suatu masalah. Oleh sebab itu, dapat diketahui bahwa dukungan sosial dari keluarga memiliki peranan yang cukup penting untuk individu dalam mengatur proses belajarnya. Individu memerlukan bantuan untuk mendukung belajarnya agar dapat mencapai hasil yang optimal dengan arahan dari keluarga, pujian yang membangkitkan semangat, kasih sayang dan fasilitas sarana yang memadai. Apabila dukungan sosial dari keluarga yang diterima oleh individu yang bersangkutan rendah, hal ini dapat menyebabkan terhambatnya kemampuan individu untuk mencapai suatu proses belajar yang optimal. Orang tua adalah suatu peran yang memiliki kewajiban untuk memenuhi kebutuhan anak yang selalu berubah dari waktu ke waktu sesuai dengan perkembangannya. Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa dukungan sosial orang tua adalah bantuan yang diberikan oleh sepasang suami istri terhadap anaknya dalam berbagai hal seperti penghargaan dan perhatian. Orang tua yang kurang bisa berkomunikasi dengan anaknya akan menimbulkan kerenggangan atau konflik hubungan, sebaliknya orang tua

yang dapat menerima anaknya sebagaimana adanya, maka si anak cenderung dapat tumbuh, berkembang, membuat perubahan-perubahan yang membangun, belajar memecahkan masalah-masalah, dan secara psikologis semakin sehat, semakin produktif, kreatif dan mampu mengaktualisasikan potensi sepenuhnya.

BAB 6 SIMPULAN DAN SARAN

SIMPULAN

Berdasarkan hasil output data SPSS sementara tahap I disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Usia awal berkendara responden sejak usia 10 tahun, dengan sebagian besar responden menyatakan usia awal berkendara sebelum 15 tahun.
2. Sebanyak 42% responden memiliki praktek safety riding kurang baik
3. Faktor determinan perilaku yang terbukti berpengaruh terhadap praktek safety riding berdasarkan hasil sementara meliputi 5 faktor yaitu:
 - a. Pengetahuan
 - b. Nilai-nilai
 - c. Fasilitas
 - d. Keluarga
 - e. Pengawasan Orang Tua
 - f. Umur
 - g. Pergaulan
 - h. Pemantauan Sekolah / Kampus

SARAN

Sebaiknya model intervensi praktek safety riding pada remaja dirancang sedemikian rupa untuk mengefektifkan aspek-aspek determinan perilaku tersebut di atas. Sebaiknya dilakukan berbagai intervensi kegiatan lintas sektor antar lembaga pendidikan, pihak orang tua dan keluarga serta dukungan masyarakat untuk meningkatkan efektifitas upaya penerapan safety riding remaja khususnya dalam menghindari resiko kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Penelitian teknis dalam bidang teknologi komunikasi dan otomotif juga akan sangat efektif mendukung upaya tersebut.

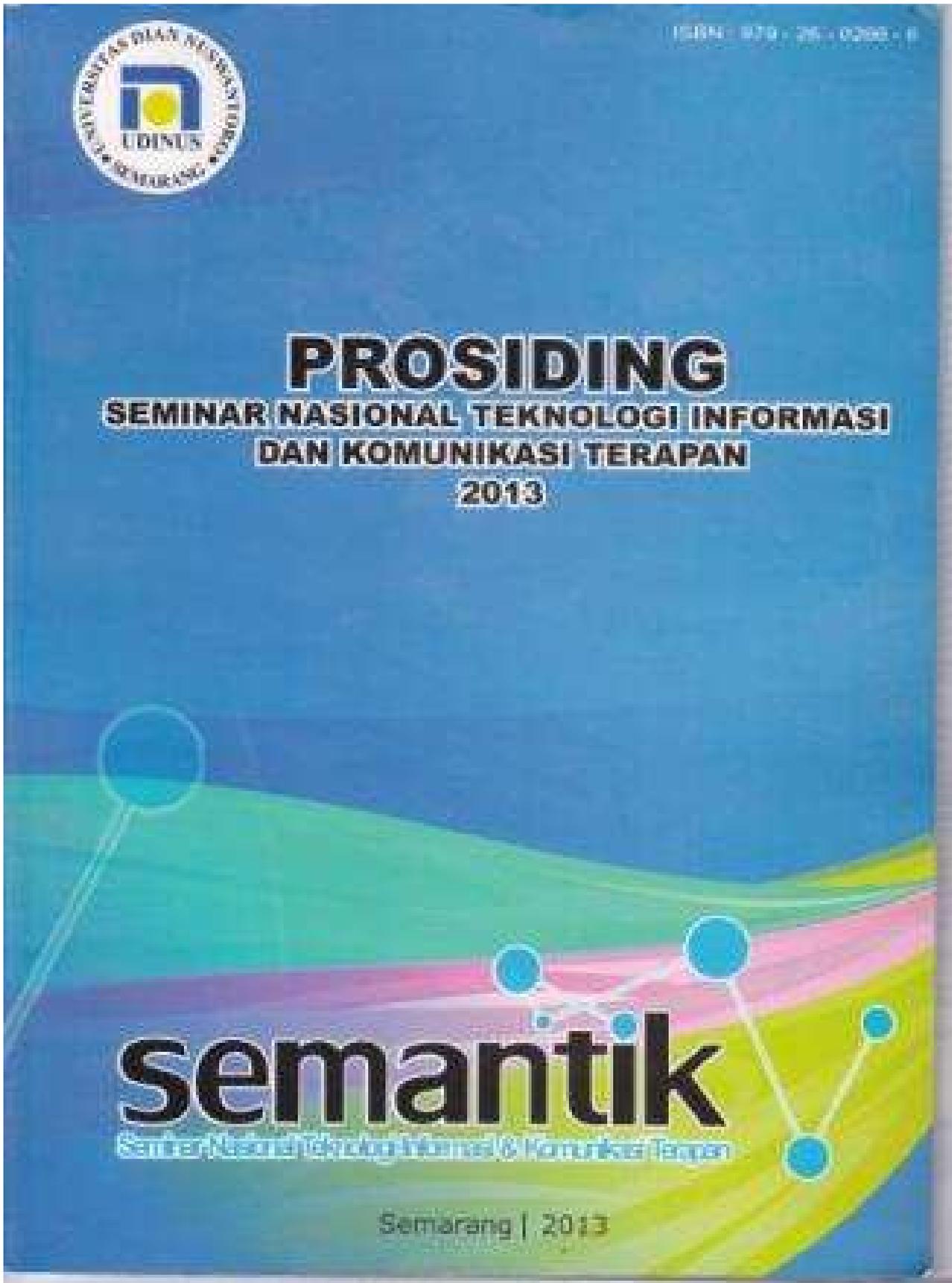
Diperlukan sebuah sistem yang lebih menyeluruh sehingga pengendara kendaraan bermotor benar-benar sadar dan paham akan pentingnya menjaga dan membudayakan keselamatan di jalan raya. Konsep *safety riding* kemudian dikembangkan menjadi *defensive driving*. merupakan pengembangan lebih lanjut dari *safety riding* yang sudah ada dimana terdapat empat kunci utama prinsip *defensive driving* tersebut yaitu:

- a. 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 yang mungkin dapat muncul akibat tindakan tersebut.
- b. 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 bagi keselamatan dirinya dan orang lain.
- c. Sikap dan Mental (*Attitude*), merupakan faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya berarti dapat mengendalikan emosinya. Dengan pengendalian emosi di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya. Sikap emosional yang memicu *arrogan driving* dapat dihindarkan. Dari pengendalian sikap ini maka dapat lahir budaya tertib untuk antri, saling menghormati dan menghargai antar pengguna jalan sehingga kecelakaan lalu lintas dapat dihindari.
- d. Antisipasi (*Anticipation*), merupakan hal yang penting mengingat dengan sikap ini maka akan timbul upaya inisiatif untuk dapat mengantisipasi segala kejadian yang tidak terduga di jalan raya. (Wirawan, 2013)

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2013. *Definisi dan Penjelasan Safety Riding*. <http://jnc000space.com>, diakses tanggal 14 Februari 2013
- Arizona Online Defensive Driving. 2013. *Driver Attitude and Behavior*, www.arizonadriver.com. diakses tanggal 5 Februari 2013
- Dephub RI Ditjen Perhubungan Darat. 2009. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia*
- Green, Lawrence W. 2000. *Health Promotion Planning an Educational Approach* Institute of British Columbia. Mayfield Publishing Company London
- Hubungan Dukungan Sosial Keluarga Dengan Prestasi Anak di sekolah, <http://megaselv.blogspot.com/2012/12/hubungan-dukungan-sosial-keluarga.html>. di akses tanggal jum'at 14 Desember 2012
- Hurlock, E.B. Psikologi Perkembangan Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan. Jakarta : Erlangga. 2001
- Murti B, 2006. *“Desain dan Ukuran Sampel Untuk Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif di Bidang Kesehatan”*. UGM Press. Yogyakarta.
- Notoatmodjo, Soekidjo. 2002. *Konsep Perilaku Kesehatan*. Rineka Cipta. Jakarta
- Suharsimi Arikunto. 2010. *Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktis, edisi revisi 2010*. Rineka Cipta. Jakarta
- K3Logistik. 2013. *Keselamatan Kerja Transportasi*. K3logistik.com. diakses tanggal 16 Januari 2013

- Lazuardi. 2013 *Pengertian Dasar Tentang Lalu Lintas*. <http://lazuadiranger.wordpress.com>. diakses tanggal 13 Januari 2013
- Pamungkas, Trio Adit. 2012. *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelajar SMP Mengemudikan Sepeda Motor Tanpa Memiliki SIM*
- Soetjiningsih. 2004. *Tumbuh Kembang Remaja dan Permasalahannya*. S Agung Seto. Jakarta
- Retnawaty, Erny. 2013. *Kampanyekan Safety Riding Demi Keselamatan Bersama Pengguna Transportasi Jalan Raya*. <http://baktinusadduns.wordpress.com>, diakses tanggal 4 Februari 2013
- Riduwan. 2007. *Skala Pengukuran variabel-Variabel Penelitian*. Alfabeta. Bandung
- Rutter, Lyn Quine and D.J. Chesham. 2007. *Predicting Safe Riding Behavior And Accidents: Demography Beliefs and Behavior in Motorcycling Safety*. Centre for Research in Health Behavior Department of Psychology. University of Kent. Centerburg
- Tu'u Tulus. 2004. *Peran Disiplin pada Perilaku dan Prestasi Siswa*. PT.Gramedia Widiasarana Indonesia. Jakarta.
- Samekto, Agus Aji. 2009. Studi tentang karakteristik korban kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang. <http://isjd.pdii.lipi.go.id/index.php/Search.html?act=tampil&id=58496&idc=41>. Indonesian Journal Scientific Database. Diakses 10 Maret 2013
- Sastro asmoro, Sudigdo; Sofyan Ismael. 1995. *Dasar-dasar Metodologi Penelitian Klinis*. Bina Rupa Aksara. Jakarta
- Supratman, Agus. *Analisis Parameter Kinerja dan penetapan Nilai Indeks Keselamatan Lalu Lintas dengan Algoritma Grey System Pada Jalan Bebas Hambatan di Indonesia*. sipil.upi.edu/direktori/index.php. diakses tanggal 13 Februari 2013
- The Globe Journal. 2013. *Jumlah Motor di Indonesia Capai 50 Juta Unit*, <http://theglobaljournal.com/social/jumlah-motor-di-indonesia-capai-50-juta-unit/index.php>. diakses tanggal 19 Januari 2013
- UU RI No. 22 tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Permasalahannya*
- WHO. 2013. *Road Traffic Injuries*. <http://www.who.int>. diakses tanggal 14 Februari 2013
- Wirawan, Pradita Tria. 2013. *Etika Berkendara dan Cerminan Budaya Bangsa*. <http://praditatria.wordpress.com>. diakses tanggal 15 Februari 2013
- Rider Training and Safety. *Riding Distractions to Avoid*. Riders Plus. http://www.ridersplus.com/articles/rider_training_and_bike_safety/Riding_Distractions_to_Avoid_printer.php 21 Maret, 2013



Uti Laili Fikmah, Ahmad Rafi Karimawan, Syarif

Pembangkit Listrik Terbarukan Hybrid Convertible Tenaga Angin Matahari Untuk Lampu Penerangan Yang Tidak Terganggu Kondisi Listrik Datar - Peta Dari PLN..... 393
Hijau Hidayatka N

Aplikasi Mikrokontroler sebagai Pemroses Dengan Pengambilan Data pada Sensor Jarak Berbasis Komputer 397
Hidayanto

Praktisi Produksi Air PDAM dengan Jaringan Sistem Teras..... 402
Tadris Tito Pramesojo, Stefanus Santosa, Rivaldo Anji Pramesojo

Deteksi Wajah Dari Berbagai Ras Manusia Menggunakan Warna Kulit Berbasis Ruang Warna L*A*B 409
Ficela Hapsari, Muhammad Fikri Hidayatullah

HUMANIORA

Potensi Kewirausahaan dalam Pembelajaran Peningkatan..... 415
Ahmad Saifudin

Revitalisasi Unggah-Ungguh Untuk Peningkatan Layanan Wisata Di Jawa Tengah: Kajian Komunikasi Interpersonal Berbasis Kearifan Lokal 422
Budi Purnomo

Strategi Sukses Mahasiswa Mandiri Dengan Pendekatan Root Cause Analysis..... 430
Uti Nurul Hafid, Rima Indah Haruwati, Yantiari Rahayu

Analisis Penggunaan Handphone Saat Berkendara terhadap Potensial Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja di Semarang..... 435
Isti Mahawati, Jaka Pratomo

Studi Sebuan Spasial Berbagai Golongan Petani Pada Lahan Pertanian Kentang Di Desa Kepakisan Kecamatan Baur Kabupaten Banjarnegara Tahun 2013 443
Dry Sofyanis, Dwi Aris Fakhik, Wahyu Nur-Selawati

Penggunaan Media Film Dalam Pengajaran Sastra Berjenis Prosa Dan Drama (Analisis Film *The Wolfman* Karya Joe Johnston)..... 450
Haryati Subagjarta

Eksresi Figuratif Bahasa Inggris – Bahasa Indonesia Mahasiswa Asing dalam Interaksi Lintas Budaya di Wilayah Sumbawa..... 458
M. Sri Sunarti Tanjung, Ngadisa, Budi Purnomo, Sunardi

Piranti Puitis dalam Aproksiasi Puisi Berbahasa Inggris..... 464
Muhammad Rafiq, Falestina Wahyu Suryaningtyas

Pengembangan Profesionalisme Guru Melalui Publikasi Materi Ajar Secara Online..... 472
Rifiana Aniq, Swandani Endah Pratiwi, Ary-Simo Karimawan

ANALISIS PENGGUNAAN *HANDPHONE* SAAT BERKENDARA TERHADAP POTENSIAL KECELAKAAN LALU LINTAS PADA REMAJA DI SEMARANG

Eni Mahawati¹, Jaka Prasetya²

^{1,2} Fakultas Kesehatan, Universitas Dian Nuswantoro
Email : ema.rafafiku@gmail.com, jaka_p27@yahoo.com

ABSTRAK

Teknologi kenyamanan dan keamanan berkendara terus berkembang menyesuaikan kebutuhan dan kondisi terkini di jalanan yang semakin ramai seiring meningkatnya mobilitas manusia. Hal ini berdampak pada semakin padatnya kendaraan di jalan raya dan peningkatan risiko kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda, berusia 15-24 tahun. Lebih dari 90% kematian yang diakibatkannya terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah. Apabila tidak dilakukan pencegahan dan penanggulangan, kecelakaan lalu lintas diperkirakan mengakibatkan kematian sekitar 1,9 juta orang per tahun pada tahun 2020. Angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia menduduki peringkat 2 di dunia (rata-rata 99 korban meninggal per hari). Menurut data Satlantas Polwiltabes Kota Semarang sepanjang tahun 2011 terdapat 19.839 kejadian kecelakaan lalu lintas. Agus Aji Samekto menemukan bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas didominasi kelompok remaja dan mahasiswa. Faktor dominan penyebab kecelakaan lalu lintas adalah unsafe action para pengendara motor. Antara lain penggunaan *handphone* oleh remaja untuk menelpon, sms maupun mendengarkan musik sambil berkendara. Berbicara atau SMS menggunakan *handphone* saat berkendara adalah gangguan utama yang menyebabkan kecelakaan. Bahaya langsung bagi pengendara saat adanya panggilan telepon, sementara masalah yang lebih serius saat berbicara menggunakan *handphone*. Gangguan tersebut diklasifikasikan ke dalam dua kategori yaitu berupa gangguan fisik dan gangguan kognitif (mental) yang terjadi ketika tugas dilakukan bersamaan, yaitu ketika pengendara menggunakan *handphone* atau *hands-free* saat berkendara maka harus membagi perhatian antara mengoperasikan *handphone* dan konsentrasi pada jalur berkendara. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis perilaku safety riding remaja khususnya dalam penggunaan *handphone* sambil berkendara dan risikonya terhadap kecelakaan lalu lintas. Jenis penelitian ini adalah survey "cross sectional" dengan populasi penelitian mahasiswa UDINUS dan pelajar SMAN 1 Kota Semarang. Penentuan sampel secara purposive yaitu 50 mahasiswa dan 50 siswa SMA. Pengumpulan data melalui pengisian kuesioner, observasi dan focus group discussion. Data dianalisis secara deskriptif dan analitik untuk mengetahui potensial risiko perilaku berbahaya penggunaan HP pada remaja selama berkendara. Hasil penelitian menunjukkan responden pengendara motor kelompok mahasiswa (usia 19-25 tahun) lebih berisiko dalam hal ini dibandingkan kelompok usia SMA (usia 16-18 tahun). Hasil uji korelasi menunjukkan adanya hubungan yang bermakna antara umur dengan perilaku penggunaan HP saat berkendara dan kejadian kecelakaan lalu lintas serta adanya hubungan bermakna antara penggunaan *handphone* dengan kejadian kecelakaan lalu lintas (p value < 0,05). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa perilaku penggunaan *Handphone* selama berkendara merupakan masalah serius yang harus segera ditangani dengan melibatkan pihak sekolah, kampus, pendidik, orang tua, keluarga serta lingkungan dan pergaulan mereka.

Kata Kunci : safety riding, *handphone*, remaja, kecelakaan

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

WHO (*World Health Organisation*) menyatakan bahwa Sekitar 1,3 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas jalan (mewakili 2,1% angka kematian global). Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda, berusia 15-24 tahun. [1] Lebih dari 90% kematian di dunia, kecelakaan di jalan raya terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah. Hampir setengah (46%) dari mereka yang mengalami kecelakaan di jalan-jalan di dunia adalah "pengguna jalan rentan" termasuk pengendara sepeda motor.[2] Tanpa tindakan, kecelakaan lalu lintas jalan diperkirakan akan menghasilkan kematian sekitar 1,9 juta orang per tahun pada tahun 2020. [3] Data statistik menunjukkan kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia menduduki peringkat 2 di dunia setelah Nepal. Setiap tahun tidak kurang dari 36.000 orang meninggal atau setiap hari rata-rata 99 orang tewas di jalan raya. [4]

Menurut data Satlantas Polwiltabes Kota Semarang sepanjang tahun 2011 terdapat 19.839 kejadian kecelakaan lalu lintas, dengan korban meninggal dunia dari kelompok mahasiswa/pelajar 5.252 orang, profesi lain-lain sebanyak 1.625 orang dan sisanya karyawan/wiraswasta dan kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah sepeda motor.[5] Agus Aji Samekto dalam penelitiannya menyebutkan bahwa jumlah terbesar korban kecelakaan lalu lintas di kota Semarang adalah didominasi oleh kelompok usia pelajar atau mahasiswa, dengan kelompok kendaraan terbanyak adalah sepeda motor. [6] Survei awal tanggal 21 Januari 2013 terhadap 61 mahasiswa S1 Kesehatan Masyarakat UDINUS diketahui beberapa perilaku pengendara yang tidak sesuai dengan standar *safety riding* antara lain sebanyak 8% mendengarkan musik saat berkendara, 6% menggunakan telepon saat berkendara dan 11% merokok sambil berkendara. Sebanyak 57% responden pernah ditilang dikarenakan menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, tidak membawa SIM/STNK, operasi patuh, menabrak marka, dan motor tidak standar. Sebanyak 70% responden pernah mengalami kecelakaan lalu lintas (karena jarak pandang, ditabrak pengendara lain, jalan yang rusak, motor yang mengalami kerusakan, dan ingin menghindari hewan), serta sebesar 52% pernah mengalami gangguan kesehatan setelah berkendara.

1.2. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah menganalisis perilaku “safety riding” remaja usia SMA dan mahasiswa dalam penggunaan *handphone* saat mengendarai sepeda motor serta menganalisis potensial resikonya terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas.

BAB 2 DASAR TEORI

2.1. Kecelakaan Lalu Lintas

Terminologi lalu lintas adalah pergerakan benda yang searah/berlawanan arah dan pergerakan benda memotong arah dalam suatu ruang pergerakan atau jalur pergerakan.[7] Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.[8] Menurut Carter & Homburger kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa yang terjadi akibat adanya kesalahan pada sistem pembentuk lalu lintas yaitu meliputi manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan.[9] Klasifikasi korban kecelakaan lalu lintas antara lain:

- a. Korban mati (*Fatality*), adalah korban yang pasti mati akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan.
- b. Korban luka berat (*Serious Injury*), adalah korban menderita cacat tetap atau harus dirawat 30 hari sejak kecelakaan.
- c. Korban luka ringan (*Light Injury*), adalah korban yang tidak masuk dalam pengertian di atas. [8]

2.2. Safety Riding (Keselamatan & Kesehatan Berkendara)

Keselamatan berkendara mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain, agar dapat terhindar dari kecelakaan lalu lintas. [8] Diperlukan sebuah sistem yang lebih menyeluruh sehingga pengendara kendaraan bermotor benar-benar sadar dan paham akan pentingnya menjaga dan membudayakan keselamatan di jalan raya. Konsep *safety riding* kemudian dikembangkan menjadi *defensive driving*, merupakan pengembangan lebih lanjut dari *safety riding* yang sudah ada dimana terdapat empat kunci utama prinsip *defensive driving* tersebut yaitu:

- a. 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.
- b. 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.
- c. Sikap dan Mental (*Attitude*), merupakan faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya berarti dapat mengendalikan emosinya. Dengan pengendalian emosi di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya. Sikap emosional yang memicu *arrogan driving* dapat dihindarkan. [10]

2.3. Potensial Risiko Penggunaan *Handphone* Dalam Berkendara Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Organisasi Kesehatan Dunia (WHO), kecelakaan lalu lintas jalan menjadi penyebab utama kematian ke-9 dan 2,2 % dari kematian global . Diprediksi peringkat kecenderungan peningkatan kejadian tersebut sehingga kecelakaan lalu lintas akan menjadi sebagai penyebab utama ke-5 pada 2030 jika tidak ada tindakan pencegahan yang diambil untuk mengatasi hal tersebut. Kematian lalu lintas di jalan diperkirakan akan naik dari tingkat saat ini hampir 1,3 juta kematian setiap tahun atau lebih dari 1,9 juta kematian per tahun pada tahun 2020 . Menurut Dewan Keselamatan Nasional (NSC) AS, diperkirakan bahwa setidaknya 28 % dari semua kecelakaan lalu lintas atau setidaknya 1,6 juta kecelakaan lalu lintas setiap tahun melibatkan pengemudi menggunakan telepon seluler . [1] Penelitian oleh Gubernur Highway Safety Association (GHSA), sebuah kelompok nirlaba yang bekerja untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas menyimpulkan bahwa gangguan mengemudi terutama menggunakan ponsel dan perangkat elektronik lainnya yang dikaitkan dengan 25 persen dari kecelakaan mobil . Penelitian yang dilakukan oleh James menunjukkan gangguan pengendara akibat penggunaan ponsel adalah resiko yang jelas dan tidak sulit untuk dimengerti, karena posisi pengendara ketika mereka mencoba untuk memanggil nomor, mengubah musik pada smart phone, pengendara tersebut tidak bisa mempertahankan kecepatan yang konsisten , melayang menuju garis tengah , atau tidak bergerak ketika perubahan cahaya dari merah ke hijau. Mengidentifikasi gangguan pengendara secara real time merupakan tantangan penting dalam mengembangkan sistem mitigasi gangguan, terutama dalam mendeteksi gangguan kognitif yang membutuhkan integrasi dari sejumlah langkah-langkah gerakan mata (misalnya frekuensi berkedip dan durasi fiksasi) serta kinerja tindakan (misalnya, gerakan roda kemudi dan posisi jalur) di interval waktu yang relatif lama, tetapi sayangnya fungsi ini tidak dikembangkan dengan baik . Ada beberapa studi yang dilakukan oleh peneliti untuk mencegah pengemudi terganggu karena ponsel dengan menyediakan lalu lintas atau media penghubung pengemudi ke pemanggil. Misalnya penelitian yang dilakukan oleh Mike dan Sara; Huang dan Trivedi yang memberikan contoh konteks *aware sistem*, sebagai salah satu metode yang mencoba untuk meringankan gangguan pengendara disebabkan menggunakan telepon seluler ketika berkendara, dengan memberikan informasi kontekstual ke pemanggil jarak jauh . Selain upaya tersebut, ada beberapa kontribusi yang membantu dalam mengurangi tingkat gangguan pengemudi saat menggunakan ponsel mereka dengan memungkinkan metode untuk meningkatkan kemudahan penanganan dan interaksi. Teknik yang diusulkan oleh Janne dan Jason mengurangi kebutuhan untuk mengoperasikan ponsel telepon saat mengemudi dengan menggunakan konteks kesadaran seperti dengan memberitahukan lokasi dan pergerakan penerima panggilan ke pemanggil. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan akibat penggunaan ponsel oleh pengemudi upaya dibutuhkan teknologi biaya-rendah, efektif dan *non – invasive*. [11]

3. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah survey “*cross sectional*” dengan populasi penelitian mahasiswa UDINUS dan pelajar SMAN 1 Kota Semarang. Penentuan sampel secara *purposive* yaitu 50 mahasiswa dan 50 siswa SMA. Pengumpulan data melalui pengisian kuesioner. Data dianalisis secara deskriptif dan uji statistik *chi-square / fisher exact* untuk mengetahui potensial risiko perilaku berbahaya penggunaan HP pada remaja selama berkendara. [12]

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Hubungan Antara Kelompok Umur Responden Dengan Perilaku Penggunaan HP Saat Berkendara

Berdasarkan data penelitian yang dianalisis secara deskriptif maupun analitik menggunakan uji statistik bivariat dapat diketahui bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kelompok umur SMA (16-18 tahun) dan Mahasiswa (19-25 tahun) dengan perilaku penggunaan HP untuk telpon, sms maupun mendengarkan musik saat mengendarai motor (p value <0,05). Kelompok umur mahasiswa lebih banyak melakukan perilaku tersebut dibandingkan kelompok umur SMA, sebagaimana dapat dilihat data-data dalam tabel 1, 2, 3, dan 4.

Tabel 1

Tabulasi Silang Kelompok Umur dan Perilaku Responden Mendengarkan Musik Lewat HP Saat Mengendarai Motor

Kelompok Umur	Perilaku Mendengarkan Musik Lewat HP Saat Berkendara			Total
	Selalu	Kadang-kadang	Tidak Pernah	
SMA	4	15	31	50
Mahasiswa	29	15	6	50
Total	33	30	37	100

Tabel 2

Tabulasi Silang Kelompok Umur dan Perilaku Responden Menggunakan HP Untuk SMS Saat Mengendarai Motor

Kelompok Umur	Perilaku Menggunakan HP Untuk SMS Saat Berkendara			Total
	Selalu	Kadang-kadang	Tidak Pernah	
SMA	2	11	37	50
Mahasiswa	19	27	4	50
Total	21	38	41	100

Tabel 3

Tabulasi Silang Kelompok Umur dan Perilaku Responden Menggunakan HP Untuk Telepon Saat Mengendarai Motor

Kelompok Umur	Perilaku Menggunakan HP Untuk Telpon Saat Berkendara			Total
	Selalu	Kadang-kadang	Tidak Pernah	
SMA	3	11	36	50
Mahasiswa	23	23	4	50
Total	26	34	40	100

Tabel 4

Hasil Uji Statistik Hubungan Antara Kelompok Umur dengan Perilaku Responden Menggunakan HP Saat Mengendarai Motor

Variabel Bebas	Variabel Terikat	Uji Statistik	P value	Kesimpulan
Kategori Umur : • SMA • Mahasiswa	Mendengarkan Musik	Chi – Square	0.001	Hubungan Signifikan
	SMS	Chi – Square	0.001	Hubungan Signifikan
	Telpon	Chi – Square	0.001	Hubungan Signifikan

4.2 Hubungan Antara Kelompok Umur Responden Dengan Kejadian Kecelakaan Responden Saat Berkendara

Berdasarkan data riwayat kejadian kecelakaan lalu lintas yang pernah dialami responden dalam penelitian ini yang dianalisis secara deskriptif maupun analitik menggunakan uji statistik bivariat dapat diketahui bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kelompok umur SMA dan Mahasiswa dengan riwayat kejadian hampir celaka, kecelakaan ringan maupun kecelakaan sedang / berat yang pernah dialami responden (p value $<0,05$). Kelompok umur mahasiswa lebih banyak mengalami kecelakaan lalu lintas pada semua kategori kecelakaan dibandingkan kelompok umur SMA, sebagaimana dapat dilihat data-data dalam tabel 5,6,7 dan 8.

Tabel 5

Tabulasi Silang Kelompok Umur dan Kejadian Hampir Celaka Yang Dialami Responden Saat Mengendarai Motor

Kelompok Umur	Riwayat Kejadian		Total
	Pernah	Tidak Pernah	
SMA	36	14	50
Mahasiswa	46	4	50
Total	82	18	100

Tabel 6

Tabulasi Silang Kelompok Umur dan Kejadian Kecelakaan Ringan Yang Dialami Responden Saat Mengendarai Motor

Kelompok Umur	Riwayat Kejadian		Total
	Pernah	Tidak Pernah	
SMA	32	18	50
Mahasiswa	46	4	50
Total	78	22	100

Tabel 7

Tabulasi Silang Kelompok Umur dan Kejadian Kecelakaan Sedang / Berat Yang Dialami Responden Saat Mengendarai Motor

Kelompok Umur	Riwayat Kejadian		Total
	Pernah	Tidak Pernah	
SMA	10	40	50
Mahasiswa	46	4	50
Total	56	44	100

Tabel 8

Hasil Uji Statistik Hubungan Antara Kelompok Umur dengan Riwayat Kecelakaan Responden Saat Mengendarai Motor

Variabel Bebas	Variabel Terikat	Uji Statistik	P value	Kesimpulan
Kategori Umur : • SMA • Mahasiswa	Hampir Celaka	Chi – Square	0.009	Hubungan Signifikan
	Kecelakaan Ringan	Chi – Square	0.001	Hubungan Signifikan
	Kecelakaan Sedang / Berat	Chi – Square	0.001	Hubungan Signifikan

4.3 Hubungan Antara Penggunaan HP Untuk Telpon Dengan Kecelakaan Responden Saat Berkendara

Berdasarkan data tentang perilaku penggunaan HP untuk telpon saat berkendara dan riwayat kejadian kecelakaan lalu lintas yang pernah dialami responden dalam penelitian ini yang dianalisis secara deskriptif maupun analitik menggunakan uji statistik bivariat dapat diketahui bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara penggunaan HP untuk telpon saat berkendara dengan riwayat kejadian hampir celaka, kecelakaan ringan maupun kecelakaan sedang / berat yang pernah dialami responden ($p \text{ value} < 0,05$). Kejadian kecelakaan lalu lintas lebih banyak dialami oleh responden yang lebih sering frekuensi penggunaan HP untuk telpon saat berkendara sebagaimana dapat dilihat data-data dalam tabel 9,10,11 dan 12.

Tabel 9

Tabulasi Silang Kejadian Hampir Celaka dan Perilaku Responden Menggunakan HP Untuk Telpon Saat Berkendara

Riwayat Kejadian	Perilaku Menggunakan HP Untuk Telpon Saat Berkendara			Total
	Selalu	Kadang-kadang	Tidak Pernah	
Pernah	24	32	26	82
Tidak Pernah	2	2	14	18
Total	26	34	40	100

Tabel 10

Tabulasi Silang Kejadian Kecelakaan Ringan dan Perilaku Responden Menggunakan HP Untuk Telpon Saat Berkendara

Riwayat Kejadian	Perilaku Menggunakan HP Untuk Telpon Saat Berkendara			Total
	Selalu	Kadang-kadang	Tidak Pernah	
Pernah	22	30	26	78
Tidak Pernah	4	4	14	22
Total	26	34	40	100

Tabel 11

Tabulasi Silang Kejadian Kecelakaan Sedang/ Berat dan Perilaku Responden Menggunakan HP Untuk Telpon Saat Berkendara

Riwayat Kejadian	Perilaku Menggunakan HP Untuk Telpon Saat Berkendara			Total
	Selalu	Kadang-kadang	Tidak Pernah	
Pernah	23	25	8	56
Tidak Pernah	3	9	32	44
Total	26	34	40	100

Tabel 12

Hasil Uji Statistik Hubungan Antara Penggunaan HP Untuk Telpon Dengan Riwayat Kecelakaan Responden Saat Berkendara

Variabel Bebas	Variabel Terikat	Uji Statistik	P value	Kesimpulan
Penggunaan HP Untuk Telpon Saat Berkendara	Hampir Celaka	Fisher Exact	0.002	Hubungan Signifikan
	Kecelakaan Ringan	Fisher Exact	0.035	Hubungan Signifikan
	Kecelakaan Sedang/Berat	Chi – Square	0.001	Hubungan Signifikan

4.4 Hubungan Antara Penggunaan HP Untuk SMS Dengan Kecelakaan Responden Saat Mengendarai Motor

Berdasarkan data tentang perilaku penggunaan HP untuk SMS saat berkendara dan riwayat kejadian kecelakaan lalu lintas yang pernah dialami responden dalam penelitian ini yang dianalisis secara deskriptif maupun analitik menggunakan uji statistik bivariat dapat diketahui bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara penggunaan HP untuk SMS saat berkendara dengan riwayat kejadian hampir celaka, kecelakaan ringan maupun kecelakaan sedang/berat yang pernah dialami responden (p value $<0,05$). Kejadian kecelakaan lalu lintas lebih banyak dialami oleh responden yang memiliki frekuensi perilaku lebih sering dalam penggunaan HP untuk SMS saat berkendara sebagaimana dapat dilihat data-data dalam tabel 13,14,15 dan 16.

Tabel 13

Tabulasi Silang Kejadian Hampir Celaka dan Perilaku Responden Menggunakan HP Untuk SMS Saat Berkendara

Riwayat Kejadian	Perilaku Menggunakan HP Saat Untuk SMS Berkendara			Total
	Selalu	Kadang-kadang	Tidak Pernah	
Pernah	19	36	27	82
Tidak Pernah	2	2	14	18
Total	21	38	41	100

Tabel 14

Tabulasi Silang Kejadian Kecelakaan Ringan dan Perilaku Responden Menggunakan HP Untuk SMS Saat Berkendara

Riwayat Kejadian	Perilaku Menggunakan HP Untuk SMS Saat Berkendara			Total
	Selalu	Kadang-kadang	Tidak Pernah	
Pernah	17	35	26	78
Tidak Pernah	4	3	15	22
Total	21	38	41	100

Tabel 15

Tabulasi Silang Kejadian Kecelakaan Berat dan Perilaku Responden Menggunakan HP Untuk SMS Saat Mengendarai Motor

Riwayat Kejadian	Perilaku Menggunakan HP Untuk SMS Saat Berkendara			Total
	Selalu	Kadang-kadang	Tidak Pernah	
Pernah	18	31	7	56
Tidak Pernah	3	7	34	44
Total	21	38	41	100

Tabel 16

Hasil Uji Statistik Hubungan Antara Penggunaan HP Untuk SMS Dengan Riwayat Kecelakaan Responden Saat Berkendara

Variabel Bebas	Variabel Terikat	Uji Statistik	P value	Kesimpulan
Penggunaan HP Untuk SMS Saat Berkendara	Hampir Celaka	Fisher Exact	0.002	Hubungan Signifikan
	Kecelakaan Ringan	Fisher Exact	0.008	Hubungan Signifikan
	Kecelakaan Sedang/Berat	Chi – Square	0.001	Hubungan Signifikan

4.5 Hubungan Antara Penggunaan HP Untuk Mendengarkan Musik Saat Berkendara dengan Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan data tentang perilaku penggunaan HP untuk mendengarkan musik saat berkendara dan riwayat kejadian kecelakaan lalu lintas yang pernah dialami responden dalam penelitian ini yang dianalisis secara deskriptif maupun analitik menggunakan uji statistik bivariat dapat diketahui bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara penggunaan HP untuk mendengarkan musik saat berkendara dengan riwayat kejadian hampir celaka, kecelakaan ringan maupun kecelakaan sedang/berat yang pernah dialami responden (p value $<0,05$). Kejadian kecelakaan lalu lintas lebih banyak dialami oleh responden yang memiliki frekuensi perilaku penggunaan HP untuk mendengarkan musik saat berkendara lebih sering sebagaimana data-data dalam tabel 17,18,19 dan 20.

Tabel 17

Tabulasi Silang Kejadian Hampir Celaka dan Perilaku Responden Mendengarkan Musik Lewat HP Saat Berkendara

Riwayat Kejadian	Perilaku Mendengarkan Musik Lewat HP Saat Berkendara			Total
	Selalu	Kadang-kadang	Tidak Pernah	
Pernah	30	27	25	82
Tidak Pernah	3	3	12	18
Total	33	30	37	100

Tabel 18

Tabulasi Silang Kejadian Kecelakaan Ringan dan Perilaku Responden Menggunakan HP Untuk Mendengarkan Musik Saat Mengendarai Motor

Riwayat Kejadian	Perilaku Mendengarkan Musik Lewat HP Saat Berkendara			Total
	Selalu	Kadang-kadang	Tidak Pernah	
Pernah	27	27	24	78
Tidak Pernah	6	3	13	22
Total	33	30	37	100

Tabel 19

Tabulasi Silang Kejadian Kecelakaan Sedang/Berat dan Perilaku Responden Menggunakan HP Untuk Mendengarkan Musik Saat Mengendarai Motor

Riwayat Kejadian	Perilaku Mendengarkan Musik Lewat HP Saat Berkendara			Total
	Selalu	Kadang-kadang	Tidak Pernah	
Pernah	29	18	9	56
Tidak Pernah	4	12	28	44
Total	33	30	37	100

Tabel 20

Hasil Uji Statistik Hubungan Antara Penggunaan HP Untuk Mendengarkan Musik Dengan Riwayat Kecelakaan Responden Saat Berkendara

Variabel Bebas	Variabel Terikat	Uji Statistik	P value	Kesimpulan
Penggunaan HP Untuk Mendengarkan Musik Saat Berkendara	Hampir Celaka	Chi – Square	0.016	Hubungan Signifikan
	Kecelakaan Ringan	Chi – Square	0.038	Hubungan Signifikan
	Kecelakaan Sedang/Berat	Chi – Square	0.001	Hubungan Signifikan

Berdasarkan data-data hasil penelitian dapat diketahui bahwa penggunaan HP saat berkendara pada kelompok remaja masih tinggi, dan sebanding dengan jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas yang dialami responden. Hal ini membuktikan bahwa penggunaan HP sambil berkendara merupakan faktor risiko penting terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Hal ini sejalan dengan banyaknya kejadian kecelakaan lalu lintas menurut data Satlantas Polwiltabes Kota Semarang sepanjang tahun 2011 yaitu terdapat 19.839 kejadian kecelakaan lalu lintas. Agus Aji Samekto (2009) menemukan bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas didominasi kelompok remaja dan mahasiswa. Hasil penelitian ini membuktikan bahwa kelompok usia mahasiswa (19-25 tahun) ternyata lebih banyak menggunakan HP saat berkendara dan lebih tinggi risiko kecelakaan lalu lintas yang dialaminya dibandingkan usia SMA (16-18 tahun). Faktor dominan penyebab kecelakaan lalu lintas adalah *unsafe action* para pengendara motor. Antara lain penggunaan *handphone* oleh remaja untuk menelpon, sms maupun mendengarkan musik sambil berkendara. Penggunaan *handphone* secara umum dilakukan untuk menelpon, sms, ataupun mendengarkan musik. Hal ini sejalan dengan berbagai hasil penelitian dan laporan internasional tentang dampak penggunaan *handphone* terhadap potensial kecelakaan lalu lintas. Gangguan pengendara akibat penggunaan ponsel merupakan salah satu penyebab utama kecelakaan kendaraan bermotor. Menurut Dewan Keselamatan Nasional (NSC) AS, diperkirakan bahwa setidaknya 28% dari semua kecelakaan lalu lintas atau setidaknya 1,6 juta kecelakaan lalu lintas setiap tahun melibatkan pengemudi menggunakan yang telepon seluler. Penelitian oleh Gubernur Highway Safety Association (GHSA), sebuah kelompok nirlaba yang bekerja untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas, menyimpulkan bahwa gangguan mengemudi terutama menggunakan ponsel dan perangkat elektronik lainnya. Berbicara atau SMS menggunakan HP saat berkendara adalah gangguan utama yang menyebabkan kecelakaan. Bahaya langsung bagi pengendara adalah saat adanya panggilan telepon, sementara masalah yang lebih serius saat berbicara menggunakan *handphone*. Gangguan tersebut diklasifikasikan ke dalam dua kategori yaitu berupa gangguan fisik akibat penggunaan satu tangan untuk berkendara dikarenakan satu tangan lainnya untuk menahan dan mengoperasikan *handphone* serta gangguan visual karena pengendara harus mengarahkan pandangan untuk memilih dan menempatkan nomor panggilan. Terjadi pula gangguan kognitif (mental) yang terjadi ketika tugas dilakukan bersamaan, yaitu ketika pengendara menggunakan HP atau hands-free saat saat berkendara maka harus membagi

perhatian antara mengoperasikan *handphone* dan konsentrasi pada jalur berkendara. Perhatian mengemudi terganggu dapat dikaitkan dengan penelitian yang dilakukan oleh Bruyas et al yang menemukan bahwa berbagi perhatian yang dihasilkan oleh penggunaan telepon tampaknya meningkatkan beban mental pengemudi sehingga overloading kapasitas kognitif pengemudi dan gangguan kinerja mengemudi. Penelitian Harbluk et al . Strayer et al tentang aspek gangguan kognitif akibat penggunaan HP sambil berkendara menunjukkan bahwa selama percakapan dengan HP, pengendara diketahui dapat melihat langit jauh lebih sering, tidak di jalan, lalu lintas, atau tanda-tanda jalan . Sementara pengendara terlibat dalam percakapan mendalam , mereka mengabaikan pengguna jalan lain dan bahkan menutup mata mereka .Ini kontra produktif untuk mengemudi dengan aman. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Crundall et al menunjukkan bahwa perilaku pengendara menggunakan HP menimbulkan berbagai dampak antara lain mengurangi kepekaan terhadap kondisi jalan, pantauan jalan yang buruk, dan peningkatan waktu reaksi terhadap peristiwa mengemudi. Penelitian yang dilakukan oleh James menunjukkan bahwa gangguan pengendara akibat penggunaan HP adalah resiko yang jelas dan tidak sulit untuk dimengerti, karena posisi pengendara ketika mereka mencoba untuk memanggil nomor, mengubah musik pada *smart phone*, pengendara tersebut tidak bisa mempertahankan kecepatan yang konsisten, melayang menuju garis tengah, atau tidak bergerak ketika perubahan cahaya dari merah ke hijau. Mengidentifikasi gangguan pengendara secara *real time* merupakan tantangan penting dalam mengembangkan sistem mitigasi gangguan , terutama dalam mendeteksi gangguan kognitif yang membutuhkan integrasi dari sejumlah langkah-langkah gerakan mata (misalnya berkedip frekuensi dan durasi fiksasi) serta kinerja tindakan (misalnya, gerakan roda kemudi dan posisi jalur) di interval waktu yang relatif lama , tetapi sayangnya fungsi ini tidak dikembangkan dengan baik . Ada beberapa teknik yang diusulkan oleh para peneliti untuk mendeteksi gangguan pengendara berdasarkan mata. Misalnya, teknik yang diusulkan oleh Hayhoe untuk mendeteksi gangguan pengemudi dengan menghubungkan gerakan mata (fiksasi dan saccades), beban kerja kognitif dan gangguan. Fiksasi terjadi ketika mata pengamat hampir stasioner . *Saccades* adalah gerakan yang sangat cepat yang terjadi ketika visual yang perhatian bergeser dari satu lokasi ke lokasi lain (misalnya , ketika pengendara mencoba untuk mengambil HP mereka dari saku atau mengamati layar HP untuk menemukan siapa yang menelepon) sementara konsentrasi pengamatan juga harus terbagi pada benda bergerak seperti kendaraan yang melintas . Selanjutnya , Liang et al. juga menggunakan gerakan mata sebagai fitur utama mereka untuk mendeteksi gangguan kognitif pada sopir. Mereka menggunakan gerakan berkedip , saccades , gerakan kelopak mata dan diameter pupil dan karakteristik fiksasi, saccades dan upaya halus untuk mengenali pola gerakan mata. Penelitian Fisher dkk melacak mata pengemudi menggunakan sensor untuk menentukan apakah pengemudi terganggu saat menggunakan ponsel dan tanda-tanda peringatan yang diberikan kepada pengemudi yang secara efektif meningkatkan perhatian pengemudi ke jalan. Penelitian Miyaji et al menunjukkan , standar deviasi gerakan mata dan gerakan kepala bisa cocok untuk mendeteksi menyatakan gangguan kognitif (pengendara mengalihkan perhatian mereka dan fokus pada topik pembicaraan telepon). Penelitian Pohl et al . menyatakan bahwa kepala digunakan berpose (pengendara biasanya akan memiringkan kepala ke arah kiri atau kanan ketika mereka terlibat dalam percakapan) dan menemukan sebuah algoritma untuk deteksi gangguan visual . Untuk mencegah akibat lebih buruk meningkatnya perilaku berkendara yang berbahaya akibat penggunaan HP saat berkendara terhadap peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas maka diperlukan tindakan segera baik secara teknis melalui berbagai penelitian maupun aspek integrasi dari berbagai pihak untuk mengatasi hal ini.

5. SIMPULAN DAN SARAN

5.1. SIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan tingginya jumlah/persentase pengendara motor kelompok SMA dan mahasiswa dalam penggunaan HP untuk menelepon, sms maupun mendengarkan musik sambil berkendara. Demikian juga halnya dengan riwayat kejadian kecelakaan lalu lintas juga tinggi pada kelompok usia responden (SMA dan mahasiswa). Secara statistik terbukti adanya hubungan yang signifikan antara kelompok umur dengan penggunaan HP saat berkendara dan hubungan antara kelompok umur dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Demikian juga dapat disimpulkan bahwa perilaku penggunaan *handphone* selama berkendara merupakan faktor risiko penting terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas pada kelompok remaja (usia 16 – 25 tahun) .

5.2. SARAN

Sebaiknya dilakukan berbagai intervensi kegiatan lintas sektor antar lembaga pendidikan, pihak orang tua dan keluarga serta dukungan masyarakat untuk meningkatkan efektifitas upaya penerapan safety riding remaja khususnya dalam hal menghindari penggunaan *handphone* selama berkendara yang terbukti sangat berbahaya sebagai potensial resiko kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Apabila terpaksa menggunakan *handphone* sebaiknya dilakukan saat berhenti atau menepi terlebih dahulu. Penelitian teknis dalam bidang teknologi komunikasi dan otomotif juga akan sangat efektif mendukung upaya tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] WHO. 2013. *Road Traffic Injuries*. <http://www.who.int>. diakses tanggal 14 Februari 2013
- [2] Arizona Online Defensive Driving. *Driver Attitude and Behavior*, www.arizonadriver.com. diakses tanggal 5 Februari 2013
- [3] K3Logistik. 2013. *Keselamatan Kerja Transportasi*. K3logistik.com. diakses tanggal 16 Januari 2013
- [4] The Globe Journal. *Jumlah Motor di Indonesia Capai 50 Juta Unit*, <http://theglobaljournal.com/social/jumlah-motor-di-indonesia-capai-50-juta-unit/index.php>. diakses tanggal 19 Januari 2013
- [5] Samekto, Agus Aji. *Studi tentang karakteristik korban kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang*. <http://isjd.pdii.lipi.go.id/index.php/Search.html?act=tampil&id=58496&idc=41>. Indonesian Journal Scientific Database. Diakses 10 Maret 2013
- [6] Pamungkas, Trio Adit. *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelajar SMP Mengemudikan Sepeda Motor Tanpa Memiliki SIM*. Indonesian Journal Scientific Database. Diakses 10 Maret 2013
- [7] Dephub RI Ditjen Perhubungan Darat. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia*. 2009
- [8] UU RI No. 22 tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Permasalahannya*
- [9] Supratman, Agus. *Analisis Parameter Kinerja dan Penetapan Nilai Indeks Keselamatan Lalu Lintas dengan Algoritma Grey System Pada Jalan Bebas Hambatan di Indonesia*. sipil.upi.edu/direktori/index.php. diakses tanggal 13 Februari 2013
- [10] Wirawan, Pradita Tria. *Etika Berkendara dan Cerminan Budaya Bangsa*. <http://praditatria.wordpress.com>. diakses tanggal 15 Februari 2013
- [11] H. Abdul Shabeer & Wahida Banu. *Mobile Phone Accident-Experience of India*. Transport and Telecommunication, Volume 13, No 3, 193–208. Transport and Telecommunication Institute, Lomonosova 1, Riga, LV-1019, Latvia 2012,
- [12] Murti B, *“Desain dan Ukuran Sampel Untuk Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif di Bidang Kesehatan”*. UGM Press. Yogyakarta. 2006

LAMPIRAN 5 : PRODUK PENELITIAN (BAHAN AJAR)

BAHAN AJAR

**KESEHATAN & KESELAMATAN
PENGENDARA SEPEDA MOTOR**

DISUSUN OLEH :
ENI MAHAWATI, SKM, M.KES
JAKA PRASETYA

PENERAPAN "SAFETY RIDING"

**DALAM ELIMINASI GANGGUAN KESEHATAN DAN
KECELAKAAN LALU LINTAS GUNA MENINGKATKAN
KUALITAS HIDUP GENERASI MUDA**

Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas penyebab utama kematian usia 15-24 tahun. Lebih dari 90% kematian terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah. (Pamungkas, 2012; Rutter et.al., 2007; Samekto, 2009)



Kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah sepeda motor 23.216, mobil barang 3.491 unit, serta mobil penumpang 2.495 unit. Korban terbanyak usia SMA dan Mahasiswa (Pamungkas, 2012; Rutter et.al., 2007; Samekto, 2009)

RUANG LINGKUP

Safety Riding ... Apan sih?

SAFETY RIDING

- Nyalakan Lampu Di Stang Hari**
- Gunakan Helm Standar "KILK"**
- Cek Kendaraan Sebelum Berangkat**
- Gunakan Lajur Kiri**

UU RI No.22, 2009

- Kaca spion wajib ada 2 (kanan kiri)
- Lampu dan sein
- SIM dan STNK
- Plat nomer
- Perlengkapan safety riding / APD

PAKAILAH ALAT PELINDUNG DIRI SELAMA BERKENDARA UNTUK MENJAGA KESEHATAN & KESELAMATAN

PERLENGKAPAN BERKENDARA (RIDING GEAR)

SAFETY RIDING

PANDUAN

- Helm**
 - Gunakan helm yang sesuai dengan ukuran kepala dan dirancang untuk mengendarai sepeda motor.
 - Helm dengan warna yang cerah, mudah untuk dilihat dan tidak mudah terabakan di jalan adalah yang lebih utama.
 - Pasangkan tali pengikat dagu terpasang dengan benar.
 - Jangan menggunakan helm yang pernah terburut pada saat kecelakaan, karena helm tersebut tidak lagi memiliki perlindungan yang optimal.
 - Helm penuh (full face) lebih baik melindungi kepala dan pada helm 3/4, karena helm penuh melindungi seluruh bagian kepala.
- Sepatu**
 - Sepatu bertumit dan tapak sepatu yang tidak mudah slip sangat diijinkan.
 - Sepatu Boots digunakan ketika mengendarai sepeda motor sport.
- Pakaian**
 - Pakaian lengan panjang dan celana panjang sangat dianjurkan karena keduanya dapat mengurangi efek teregang dan benturan kedua jalur. Pilihlah pakaian dengan ukuran yang pas dan rapat dengan bebas melakukan gerakan.
 - Sangat disarankan menggunakan warna pakaian yang cerah dan mudah untuk dilihat di lalu lintas.
 - Tergantung dengan keadaan cuaca, pilihlah pakaian yang mudah menyerap keringat, mudah kering, atau memberikan perlindungan dari udara dingin.
- Sarung Tangan**
 - Sarung tangan kulit yang memudahkan tangan untuk bebas bergerak dan memberikan perlindungan dari luka gores adalah yang terbaik.
 - Pilihlah ukuran yang sesuai dengan ukuran tangan Anda.

PETUNJUK

PT. DAYA ADIRA MUSTIKA

JENIS PELANGGARAN	DENDA
▶ Kelengkapan teknis (spion, lampu utama, dll)	Rp 250.000
▶ Rambu dan markah	Rp 500.000
▶ Tidak bisa menunjukkan STNK	Rp 500.000
▶ Tidak bisa menunjukkan SIM	Rp 250.000
▶ Tidak memiliki SIM	Rp 1.000.000
▶ Lampu utama tidak nyala siang hari	Rp 100.000
▶ Tidak memakai helm standar	Rp 250.000
▶ Mengemudi tidak konsentrasi (pakai HP)	Rp 50.000

Pidana Pengguna R2



TIPS BERKENDARA DENGAN SEHAT, SELAMAT, AMAN



PRINSIP UTAMA

- Kewaspadaan, (*Alertness*)
- Kesadaran (*Awareness*)
- Sikap dan Mental (*Attitude*)
- Antisipasi (*Anticipation*)

DETERMINAN PERILAKU SAFETY RIDING



**HASIL PENELITIAN
DETERMINAN PERILAKU YANG BERPENGARUH
TERHADAP SAFETY RIDING REMAJA**

- Pendidikan
- Pengetahuan
- Nilai-nilai
- Dukungan Fasilitas
- Peran Keluarga
- Pengawasan Orang Tua
- Peran Pergaulan
- Peran Sekolah / Kampus

**Hasil FGD
(siswa, mahasiswa, Dosen dan Guru BK)**

Perilaku safety riding akibat interaksi beberapa faktor :

- Usia Dini Pengendara Atas Ijin dan Sepengetahuan Orang Tua
 - Media dan Model Yang Diikuti Remaja
 - Pergaulan di rumah, sekolah, lingkungan
 - Semakin Permisifnya Masyarakat
- Tersedianya Fasilitas Yang Semakin Mudah Diakses
- Kontrol dan Pengawasan Orang Tua, Guru , Dosen
 - Belum Memadainya Transportasi Umum
 - Jarak Rumah ke Sekolah & Aspek Efisiensi

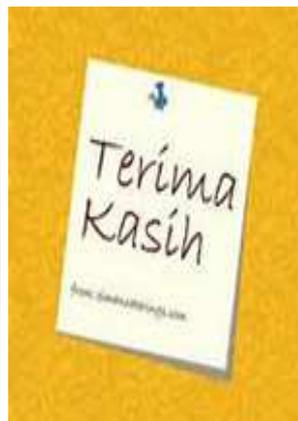


Jadilah pelopor kesehatan dan keselamatan berkendara

<p>4 SEHAT</p> <ul style="list-style-type: none"> Sehat Jasmani + Rohani <input checked="" type="checkbox"/> Sehat Kendaraan <input checked="" type="checkbox"/> Sehat Navigasi & Sistem Keselamatan Kendaraan <input checked="" type="checkbox"/> Sehatkan Budaya Sehat Berkendara <input checked="" type="checkbox"/> <p>5 SELAMAT</p> <ul style="list-style-type: none"> Biasakan Berdo'a biar Selamat <input checked="" type="checkbox"/> 	<p>SAFETY RIDING</p> <p>4 SEHAT 5 SELAMAT</p>
--	---

Saran

- Model intervensi praktek safety riding pada remaja dirancang sedemikian rupa untuk mengefektifkan aspek-aspek determinan perilaku
 - Peningkatan Peran Aktif Orang Tua, Pihak Sekolah / Kampus, Pemerintah dan Masyarakat Sebagai Kontrol Sosial Remaja Dalam Penerapan Safety Riding
- Perbaiki Infrastruktur dan Sarana Transportasi Umum
 - Sosialisasi Safety Riding Sejak Usia Dini



LAMPIRAN 6 : LAPORAN PENGGUNAAN 70% ANGGARAN PENELLITIAN

LAPORAN PENGGUNAAN DANA PELAKSANAAN PENELITIAN DOSEN PEMULA TAHUN ANGGARAN 2013									
NO	Komponen		Satuan		Pajak	Pajak	Realisasi	Pajak	Ket
3. Gaji dan Upah									
no	Pelaksana	Jumlah hr	Jumlah Minggu	Honor/Jam (Rp)	Jumlah (Rp)	Pajak	Jumlah	Pajak	Ket
1	Peneliti Utama	1	16	24.250	1.580.000	81.000	1.599.000	84.900	PPN & PPh 21
2	Anggota Peneliti	1	16	17.500	980.000	41.200	1.021.200	49.560	PPN & PPh 21
Sub total					2.560.000	122.200	2.527.800	133.560	
Bahan Habis Pakai									
no	Nama alat	Jumlah	Harga Satuan (Rp)	Jumlah (rupiah)	Pajak	Realisasi	Pajak	Ket	
1	Kertas HVS 80 gr	3	35.000	105.000	10.500	95.000	10.917	PPN & PPh 22	
2	Anglo	1	8.000	8.000	528	8.000	836	PPN & PPh 22	
3	Buku log buku	1	13.500	13.500	1.411	13.500	1.411	PPN & PPh 22	
4	Facecover	150	1.000	150.000	47.045	450.000	47.045	PPN & PPh 22	
5	Malaria	10	6.500	65.000	6.785	65.000	6.785	PPN & PPh 22	
6	Pakaian (Uang bila pember)	1	45.000	45.000	4.705	45.000	4.705	PPN & PPh 22	
7	Seting besi	1	10.000	10.000	1.045	10.000	1.045	PPN & PPh 22	
8	Cutter L 500	1	12.500	12.500	1.307	12.500	1.307	PPN & PPh 22	
9	Double tip 1 inch	1	8.000	8.000	827	8.000	827	PPN & PPh 22	
10	Lipatan hitam besar	1	15.000	15.000	1.568	15.000	1.568	PPN & PPh 22	
11	isi Cutter	1	5.000	5.000	525	5.000	525	PPN & PPh 22	
12	Anglo PPh 104	1	10.000	10.000	1.045	10.000	1.045	PPN & PPh 22	
13	Maple -hd 50	1	20.000	20.000	2.091	20.000	2.091	PPN & PPh 22	
14	Obeng foto	1	15.000	15.000	1.568	15.000	1.568	PPN & PPh 22	
15	Obeng kawat	1	15.000	15.000	1.568	15.000	1.568	PPN & PPh 22	
16	Box file	1	22.500	22.500	2.357	22.500	2.357	PPN & PPh 22	
17	Uang parkir tanggung	1	3.500	3.500	366	3.500	366	PPN & PPh 22	
18	Document binder 40	1	25.000	25.000	2.614	25.000	2.614	PPN & PPh 22	
19	Tape Hunko	1	5.000	5.000	521	5.000	520	PPN & PPh 22	
20	Spindel	10	4.000	40.000	4.182	40.000	4.182	PPN & PPh 22	
21	Stowman OFF	3	8.000	24.000	2.488	24.000	2.509	PPN & PPh 22	
22	Solvent	100	19.900	2.000.000	207.885	2.000.000	207.935	PPN & PPh 22	
23	Kalamaris	138	15.000	2.040.000	210.273	2.000.000	230.000	PPN & PPh 22	
24	Motto-Les Pengisian	22	5.100	1.122.000	115.000	1.100.000	115.000	PPN & PPh 22	
25	Akuntansi Seminar Nasional	1	100.000	100.000	10.455	100.000	10.455	PPN & PPh 22	
Sub total					7.995.800	752.381	7.165.000	748.998	

Revisi dan Peninjauan

No	Nama Barang	Kategori	Harga Satuan (Rp)	Luas (m ²) (Balok)	Jumlah (Grosok)	Pajak	Realisasi	Pajak	Ket
1	Cartridge printer (color) 1 unit (color)	cartridge printer	385.000		385.000	40.250	385.000	40.250	PPH & PPh 21
Sub total					385.000	40.250	385.000	40.250	

Revisi dan Denda

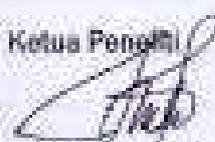
No	Jenis Pengeluaran	Jumlah	Harga Satuan	Jumlah (Rp)	Pajak	Realisasi	Pajak	Ket
1	Transportasi dokumen (4 kali) UGM/UT, Negeri/Provinsi Semarang, Dinas Pendidikan	4	50.000	200.000		0	200.000	
2	Transportasi pengumpulan data (10 kali x 2)	12	25.000	300.000		0	290.000	
3	Transportasi pengumpulan data (10 kali x 10)	10	25.000	250.000		0	235.000	
4	Transportasi Fasilitas TTD	1	90.000	90.000		0	108.000	
5	Transportasi Penelitian dan Koordinasi Eksplorasi 1	5	25.000	125.000			125.000	
6	Transportasi Penelitian dan Koordinasi Entry Data 1	2	25.000	50.000			50.000	
7	Transportasi entry data	8	25.000	200.000			200.000	
8	Transportasi Seminar Nasional	1	50.000	50.000			50.000	
Sub total				1.215.000	0	1.250.000	0	

Revisi dan Pajak

No	Jenis Pengeluaran	Jumlah	Harga Satuan	Jumlah (Rp)	Pajak	Realisasi	Pajak	Ket	
1	Seminar Nasional (SEMNAS) PPO	1	50.000	50.000	0,81%	500.000	6.81%	PPH & PPh 21	
2	Denda tunggak dan jasa	1	14.150	540.000	0,2%	450.000	7,40%	PPH & PPh 21	
3	Proyekor & alat proyeksi A	30	1.750	525.000	7,11%	290.000	29,21%	PPH & PPh 21	
4	Mupa (Kursi) dan Papan &	4	104.000	416.000	0,16%	400.000	1,45%	PPH & PPh 21	
5	Hand (10) projektor & Proyekor (1) dan peralatan (1) (10) (10)	4	100.000	400.000		0	400.000	0,40%	PPH & PPh 21
6	Materai (jasa) PPh			627.221		322.221		PPH	
7	Pajak (1) Pajak PPh 21			184.545	184.545	184.545	184.545	PPH 21	
8	Pengisian Pajak PPh 21			133.000		133.000		PPH 21	
Sub total				3.380.272	239.181	3.210.272	239.181		
TOTAL				14.795.272	1.144.712	14.997.272	1.144.500		

Total Pemasukan Dana Penelitian 70%	Rp 14.500.000,00
Total Pengeluaran	Rp 14.997.272,00 (Penggunaan 101 %)
KETERANGAN	selisih : Rp - 97.272,00 (KEKURANGAN DANA)

Ketua Pengisi



Eni Mahawati, SKM, M.Kes