

**LAPORAN AKHIR
PENELITIAN DOSEN PEMULA**



**IMPLIKASI PERAN KONTROL ORANG TUA TERHADAP REMAJA
DALAM MEMBUDAYAKAN KESELAMATAN BERKENDARA
GUNA MENURUNKAN ANGKA KEJADIAN
KECELAKAAN LALU LINTAS**

Tahun ke satu dari rencana satu tahun

**Oleh :
Kismi Mubarakah, SKM, M.Kes NIDN 0614048401
Yusthin Meriantti Manglapy, SKM NIDN 0618098201**

**UNIVERSITAS DIAN NUSWANTORO
S E M A R A N G
DESEMBER, 2013**

**HALAMAN PENGESAHAN
PENELITIAN DOSEN PEMULA**

Judul Kegiatan : IMPLIKASI PERAN KONTROL ORANG TUA TERHADAP REMAJA
DALAM MEMBUDAYAKAN KESELAMATAN BERKENDARA
GUNA MENURUNKAN ANGKA KEJADIAN KECELAKAAN LALU
LINTAS

Kode>Nama Rumpun Ilmu : 351 / Kesehatan Masyarakat

Kema Peneliti

A. Nama Lengkap : KISMI MUBAROKAH

B. NIDN : 0614048401

C. Jabatan Fungsional : Asisten Ahli

D. Program Studi : Kesehatan Masyarakat

E. Nomor HP : 085643025169

F. Surel (e-mail) : kismi.mubarok@yahoo.com

Anggota Peneliti (1)

A. Nama Lengkap : YUSTHIN MERIANTTI MANGLAPY

B. NIDN : 0618098201

C. Perguruan Tinggi : UNIVERSITAS DIAN NUSWANTORO

Lama Penelitian Keseluruhan : 1 Tahun

Penelitian Tahun ke : 1

Biaya Penelitian Keseluruhan : Rp 14.900.000,00

Biaya Tahun Berjalan : - diusulkan ke DIKTI Rp 14.900.000,00
- dana internal PT Rp 0,00
- dana institusi lain Rp 0,00
- inkind sebutkan

Semarang, 10 - 12 - 2013,
Ketua Peneliti,


(KISMI MUBAROKAH)
NIP/NIK0686.11.2011.402



RINGKASAN

Indonesia menduduki peringkat tertinggi kedua di dunia berdasarkan statistik kecelakaan lalu lintas. Agus Aji Samekto (2009) menyebutkan bahwa jumlah terbesar korban kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang didominasi oleh kelompok usia 15-21 tahun, pada umumnya adalah pelajar atau mahasiswa. Dimana jumlah kendaraan terbesar yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor. Penelitian Trio Adit Pamungkas (2012) menunjukkan bahwa faktor eksternal yang mempengaruhi pelajar mengemudikan sepeda motor tanpa memiliki SIM antara lain tidak ada sanksi yang tegas, orang tua yang mengizinkan dan memfasilitasi sepeda motor serta masyarakat membiarkan atau tidak peduli.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi gambaran perilaku berkendara remaja usia 17-24 tahun serta peran kontrol orang tua dan implikasinya terhadap perilaku remaja tersebut. Diharapkan pada penelitian lebih lanjut, sebagai tujuan jangka panjang nantinya gambaran efektivitas peran kontrol orang tua ini dapat dijadikan model intervensi penanggulangan kecelakaan lalu lintas yang efektif untuk remaja.

Penentuan sampel secara *purposive* dengan metode "*Proportional Sampling*" diperoleh 120 sampel meliputi 60 mahasiswa, 60 siswa SMA. Data dianalisis dengan uji bivariat didukung data kualitatif dari hasil FGD. Penelitian ini menghasilkan informasi bahwa terdapat hubungan sangat kuat antara kuantitas komunikasi orang tua (*p-value* 0,000) dan monitoring perkembangan oleh orang tua (*p-value* 0,000) dengan perilaku remaja dalam berkendara. Menurut hasil FGD siswa, orang tua perlu berkomunikasi kepada anaknya setiap kali akan berkendara. Selain itu orang tua juga perlu memonitor keberadaan anak saat membawa kendaraan.

PRAKATA

Puji syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT, yang telah memberikan karunia dan hidayahNya sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan Penelitian dengan judul Implikasi Peran Kontrol Orang Tua Terhadap Remaja Dalam Membudayakan Keselamatan Berkendara Guna Menurunkan Angka Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas, dengan baik.

Dalam pelaksanaan kegiatan ini, penulis mendapatkan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada DIKTI jenis penelitian pemula yang telah memberikan dukungan dana bagi pelaksanaan kegiatan penelitian ini. Selain itu penulis juga ingin berterima kasih kepada:

1. Kepala SMU 1 Semarang
2. Dekan Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro
3. Ketua Prodi S1 Kesehatan Masyarakat UDINUS
4. Tim penelitian
5. Pihak lain yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu

Dalam pelaksanaan hingga penyusunan laporan ini, penulis menemui beberapa hambatan sehingga dimungkinkan terjadi beberapa kesalahan yang penulis tidak sadari. Oleh karena itu penulis mohon masukan yang membangun demi perbaikan laporan ini. Semoga penelitian ini bermanfaat bagi UDINUS dan masyarakat khususnya Remaja dan orang tua. Amin.

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman Sampul	i	
Halaman Pengesahan	ii	
Ringkasan	iii	
Prakata	iv	
Daftar Isi	v	
Daftar Tabel	vi	
Daftar Gambar	vii	
Daftar Lampiran		
BAB 1	PENDAHULUAN	1
	1.1. Latar Belakang Masalah	1
	1.2. Rumusan Masalah	2
	1.3. Luaran Penelitian	2
	1.4. Kontribusi Penelitian	2
BAB 2	TINJAUAN PUSTAKA	3
	2.1. Faktor-Faktor Risiko Kecelakaan lalu Lintas	3
	2.2. Keamanan Berkendara	4
	2.3. Teori Perilaku	7
	2.4. Remaja dan Perkembangannya	8
	2.5. Peran Kontrol Orang Tua Terhadap Remaja	10
	2.6. Kerangka Konseptual	11
BAB 3	TUJUAN DAN MANFAAT	11
	3.1. Tujuan Penelitian	11
	3.2. Manfaat Penelitian	11
BAB 4	METODE PENELITIAN	12
	4.1. Tahapan Penelitian	12
	4.2. Lokasi Penelitian	12
	4.3. Variabel Penelitian	12
	4.4. Model Penelitian	13
	4.5. Rancangan Penelitian	13
	4.6. Teknik Pengumpulan Data	14
	4.7. Teknik Analisis Data	14
BAB 5	HASIL DAN PEMBAHASAN	15
BAB 6	KESIMPULAN DAN SARAN	19
DAFTAR PUSTAKA		22
LAMPIRAN		19
	Instrumen Penelitian	21
	Personalia tenaga ahli dan kualifikasinya	
	Laporan keuangan	
	Publikasi	

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Distribusi Frekuensi karakteristik responden	15
Tabel 2. Hasil Analisis Bivariat	17

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Cover Proseeding	Hal 27
Gambar 2. Daftar Isi Proseeding	Hal 28
Gambar 3. Abstrak artikel di proseding	Hal 29

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Instrumen Penelitian	Hal. 21
Lampiran 2. Personalia Tenaga Ahli dan kualifikasinya	Hal. 25
Lampiran 3. Laporan Penggunaan Dana	Hal. 26
Lampiran 4. Publikasi Seminar Nasional	Hal.27

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Meningkatnya penggunaan alat transportasi di jalan raya saat ini berdampak pada kepadatan lalu lintas, dimana hal tersebut menjadi salah satu faktor pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian, baik materiil maupun non materiil. (The Globe Journal, 2013) Hampir setengah (46%) dari mereka yang mengalami kecelakaan di jalan-jalan di dunia adalah "pengguna jalan rentan", meliputi pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengendara sepeda motor. Tanpa tindakan, kecelakaan lalu lintas jalan diperkirakan akan menghasilkan kematian sekitar 1,9 juta orang per tahun pada tahun 2020. (Anonim, 2013)

Indonesia menduduki peringkat tertinggi ke-2 di dunia berdasarkan statistik kecelakaan lalu lintas di dunia, dengan rata-rata korban meninggal per hari sebanyak 99 orang. (The Globe Journal, 2013) Remaja pengendara motor merupakan salah satu kelompok korban terbanyak dalam kecelakaan lalu lintas. Kategori jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas berdasarkan kendaraan menurut data Satlantas Polwiltabes Kota Semarang sepanjang 2011 adalah sepeda motor 23.216, mobil barang 3.491 unit, serta mobil penumpang 2.495 unit. (Samekto, 2009)

Hasil penelitian Trio Adit Pamungkas (2012) menunjukkan bahwa faktor eksternal yang mempengaruhi pelajar SMP mengemudikan sepeda motor tanpa memiliki SIM antara lain tidak ada sanksi yang tegas, orang tua yang mengizinkan dan memfasilitasi sepeda motor serta masyarakat membiarkan atau tidak peduli. (Pamungkas, 2012) Hasil penelitian Agus Aji Samekto (2009) menyebutkan bahwa jumlah terbesar korban kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang didominasi oleh kelompok usia 15 - 21 tahun, pada umumnya adalah pelajar atau mahasiswa. Dimana jumlah kendaraan terbesar yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor. (Samekto, 2009)

Survei awal pada bulan Januari 2013 terhadap 61 mahasiswa semester lima prodi S1 Kesehatan Masyarakat Udinus, menunjukkan bahwa sebanyak 57% mahasiswa pernah ditilang karena beberapa faktor diantaranya menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, tidak membawa SIM dan atau STNK, operasi

patuh, melampaui marka, dan kelengkapan motor tidak standart. Hal ini menggambarkan masih banyak mahasiswa yang tidak memperhatikan aspek keselamatan berkendara. Berdasarkan tingginya angka kejadian kecelakaan lalu lintas serta akibat fatal yang ditimbulkan pada remaja pengendara motor tersebut, maka perlu adanya pencegahan antara lain melalui perilaku berkendara atau kesadaran berkendara yang aman bagi remaja yang merupakan generasi penerus bangsa.

Dalam membudayakan perilaku aman berkendara bagi remaja peran kontrol orang tua menjadi penting. Berbagai penelitian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa faktor eksternal di luar diri remaja yang berasal dari orang tua dan lingkungan berperan penting dalam membentuk perilaku mereka dalam berkendara, namun belum pernah diidentifikasi secara mendalam tentang gambaran peran kontrol orang tua yang telah dilaksanakan dan implikasinya terhadap perilaku remaja tersebut. Data dasar ini sangat menentukan keberhasilan program penanggulangan kecelakaan lalu lintas khususnya di Kota Semarang, sehingga meminimalkan terjadinya jatuh korban, tingginya tingkat kecacatan dan kematian yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas pada remaja.

1.2. Rumusan Masalah

“Apa saja bentuk– bentuk peran kontrol orang tua yang memiliki implikasi penting terhadap perilaku berkendara pada remaja usia 17-24 tahun ?”

1.3. Luaran Penelitian

- a. Artikel / tulisan ilmiah dalam jurnal ilmiah terakreditasi dan prosiding seminar nasional
- b. Pengayaan bahan ajar mata kuliah konseling kesehatan dalam kurikulum pendidikan kesehatan masyarakat.

1.4. Kontribusi Penelitian

Hasil penelitian ini akan memberikan kontribusi sebagai berikut:

- 1.4.1. Kontribusi terhadap kemajuan dan pembaharuan IPTEKS:

- a. Penelitian ini akan mengungkapkan berbagai bentuk peran kontrol orang tua yang memiliki implikasi penting terhadap perilaku remaja dalam berkendara secara aman guna mencegah kecelakaan lalu lintas.
 - b. Memberikan rekomendasi bentuk peran kontrol orang tua yang efektif dalam mendukung keberhasilan program pencegahan kecelakaan lalu lintas pada remaja.
- 1.5.2. Keunggulan untuk memecahkan masalah kesehatan
- a. Tersedianya data dasar tentang gambaran perilaku berkendara remaja dan peran kontrol orang tua yang dihasilkan dalam penelitian ini menjadi landasan penting dalam mendukung keberhasilan program pencegahan kecelakaan lalu lintas pada remaja.
 - b. Rekomendasi program integrasi orang tua dan sekolah/kampus dalam membudayakan perilaku berkendara secara aman pada remaja.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

3.1. Faktor-Faktor Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

- a. Faktor Manusia

Sebagian pengguna jalan raya, seseorang 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. (<http://www.who.int>, 2013)
- b. Status sosial ekonomi

Kecelakaan lalu lintas serta tingkat kematian paling banyak terjadi di negara yang berpenghasilan rendah dan menengah. . (The Globe Journal, 2013)
- c. Usia

Remaja dibawah usia 25 tahun sangat rentan terhadap kecelakaan lalu lintas, beresiko mengalami luka parah bahkan kematian. (<http://www.who.int>, 2013)
- d. Jenis kelamin

Pada usia muda, laki-laki lebih tinggi kemungkinan terlibat dalam

kecelakaan lalu lintas jalan daripada perempuan. (<http://www.who.int>, 2013)

e. Faktor kendaraan

Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah aus tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat terkait dengan teknologi yang digunakan serta perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. (Retnawati, 2013)

f. 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. (Retnawati, 2013)

g. Faktor cuaca

Cuaca hujan juga mempengaruhi untuk kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, jarak pandang juga terpengaruh karena lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap dan kabut juga bisa mengganggu jarak pandang terutama di daerah pegunungan. (Retnawati, 2013)

3.2. Keamanan 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. (<http://jnc.000space.com>, 2013)

Berikut ini adalah beberapa panduan berkendara sepeda motor secara aman :

1. Siapkan kendaraan anda

Memakai kendaraan bermotor perlu melakukan persiapan dengan mengecek seluruh komponen kendaraan. Pastikan sepeda motor yang akan digunakan dalam kondisi baik. Jika ada suku cadang yang perlu diganti, jangan menunggu, ganti dengan segera. Jika ada yang perlu diperbaiki, langsung perbaiki. Jangan pernah

menganggap enteng masalah-masalah yang ditemukan karena bukan hanya akan mengganggu proses perjalanan tetapi juga bisa membahayakan keselamatan.

2. Gunakan pelindung diri

Gunakan baju panjang dan celana panjang, merupakan pakaian yang paling tepat digunakan untuk berkendara sepeda motor. Tangan dan kaki yang terbuka akan lebih cepat terkuras energinya karena gesekan dengan udara/ angin. Kekurangan energi akan menimbulkan menurunnya daya konsentrasi. Hal ini sangat berbahaya untuk keselamatan pengendara. Jika terjadi kecelakaan tangan dan kaki akan lebih mudah tergores/ terluka. Lengkapi pakaian dengan menggunakan sarung tangan dan sepatu. Pemakaian sarung tangan dan sepatu akan meminimalisasi luka jika terjadi kecelakaan. Pemakaian helm mutlak diperlukan untuk pengendara sepeda motor. Kecelakaan yang membawa kematian kerap kali terjadi karena pengendara ataupun pembonceng tidak menggunakan helm yang baik dengan tepat. Helm yang baik adalah helm terstandar yang sudah teruji kelayakannya. Helm ini terbuat dari lapisan *polistering* yang mampu melindungi kepala dari benturan keras. Tidak dianjurkan untuk menggunakan helm yang tidak standar dan helm yang sudah pernah mengalami benturan keras, karena helm tersebut tidak akan berfungsi dengan baik lagi. Terdapat kemungkinan bisa melindungi kepala dari benturan keras tetapi tidak selalu mampu melindungi otak di dalam kepala. Karena pentingnya pemakaian helm, maka setiap pengendara perlu terus memakai helm dan mengancingkan tali pengikat dengan benar.

3. Sikap berkendara

3.1. Duduk diatas sepeda motor dan segera mengendarai perlu dilakukan dengan baik. Posisi yang benar adalah dengan sikap badan lurus, pandangan kedepan serta lutut yang rapat. Upayakan agar tangan, kaki dan punggung berada dalam keadaan rileks.

3.2. Hindari mengangkat kedua kaki dan menumpangkan ke tempat yang lain dengan alasan apapun. Kaki yang tidak pada tempatnya akan kesulitan melakukan tindakan-tindakan yang diperlukan untuk menghindari kecelakaan. Sesekali lakukan tindakan mengerem, agar kaki tetap siaga melakukan pengereman jika kondisi mendesak.

3.3. Hindari membonceng lebih dari satu orang serta membawa barang-barang

besar bahkan sekalipun ringan. Sepeda motor didesain hanya untuk maksimal dua orang, dan juga bukan untuk alat angkut barang. Melanggar penggunaan yang semestinya akan menimbulkan kerugian pada diri sendiri, selain itu kendaraan akan cepat rusak bahkan cenderung membahayakan keselamatan jiwa.

3.4. Jaga jarak berkendara

Setiap kendaraan yang digunakan pada kecepatan tertentu, membutuhkan jarak tertentu pula dengan kendaraan yang berjalan didepannya. Sehingga ketika terjadi pengereman mendadak, akan memberi ruang yang cukup longgar agar tidak terjadi tabrakan. Karena itu pengendara perlu mengamati kecepatan berkendara dan menyesuaikan dengan jarak yang harus ada pada kendaraan di depannya. Semakin tinggi kecepatan maka semakin jauh jarak antara yang perlu dipersiapkan pengendara. Ketidaksabaran memberi jarak pada akhirnya akan menimbulkan kecelakaan dan sangat berpotensi menjadi kecelakaan beruntun.

4. Tetap waspada dan bersiap menghadapi kecelakaan

Banyak pengendara merasa yakin akan kemampuan/ teknis berkendaranya sehingga merasa tidak mungkin terjadi kecelakaan. Sikap seperti ini hanya akan menciptakan kecerobohan dan kurang hati-hatian. Sebaiknya setiap pengendara perlu mengantisipasi terjadinya kecelakaan. Sangat mungkin kecelakaan terjadi karena kelalaian orang lain, tetapi jika kita lebih waspada maka akan memperkecil kemungkinan terlibat dalam kecelakaan orang lain. Jika situasi mendesak untuk melakukan pengereman, lakukan pengereman dengan rem depan dan disusul dengan pemakain rem belakang. Hindari pemakain rem depan saja atau belakang saja, karena dua-duanya tidak efektif dan bisa menjadi peluang kecelakaan lain.

5. Patuhi rambu-rambu lalu lintas

Mematuhi rambu-rambu lalu lintas di sepanjang perjalanan akan lebih menyiagakan pengendara terhindar dari kecelakaan. Perhatikan persimpangan jalan. Jika akan berbelok nyalakan lampu sein dengan jarak yang cukup (tidak terlalu dekat), kurangi kecepatan dan lihat kaca spion dengan cermat. Jika akan berpindah jalur, gunakan juga lampu sein dan jangan lupa mematikan jika sudah ada pada posisi yang diinginkan. Lupa mematikan lampu sein, membuat pengendara lain

kesulitan memperkirakan pergerakan kendaraan. Sebaiknya pengendara sepeda motor menggunakan jalur lambat.

6. Pengendalian Emosi

Pengendalian emosi di sepanjang perjalanan merupakan hal yang sangat penting. Emosi yang mudah terpancing juga berpeluang menimbulkan kecelakaan. (Wahyuningtyas, 2013)

3.3. Teori Perilaku

Lawrence Green menyatakan dalam teorinya bahwa perilaku ditentukan 3 faktor utama :

1. Faktor *Predisposisi (Predisposing Factors)*

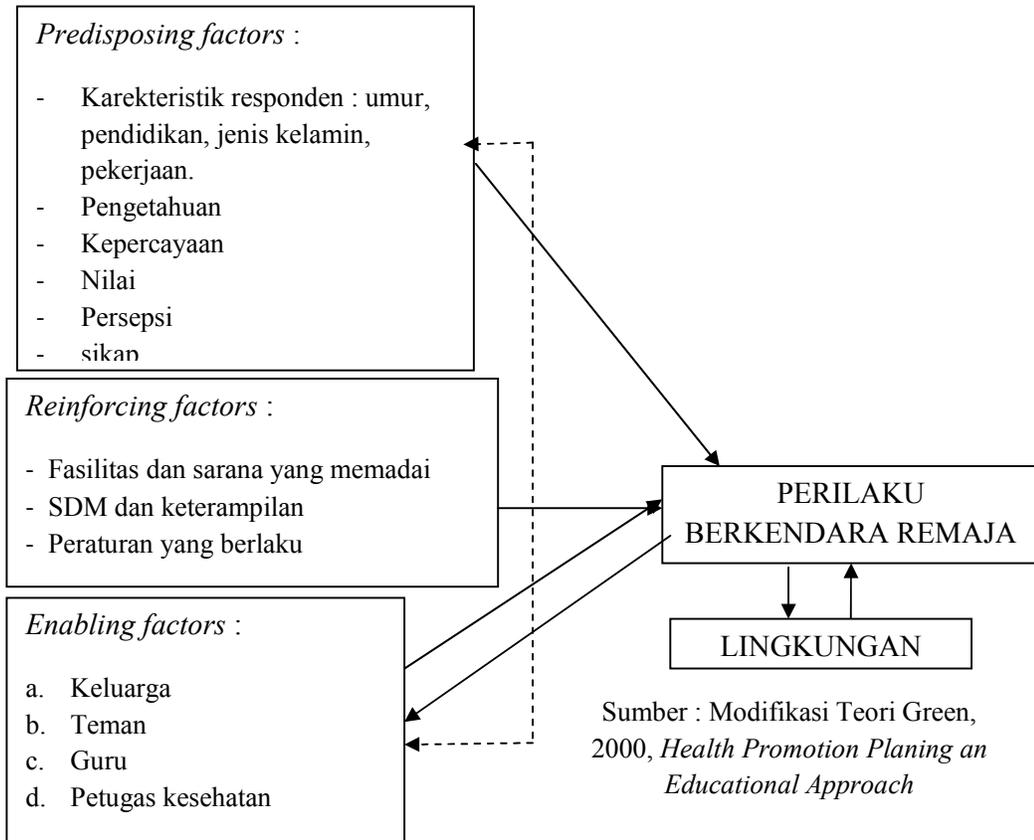
Preferensi “pribadi” yang dibawa seseorang.

2. Faktor pendukung (*Enabling Factors*)

Terwujud dalam lingkungan fisik, tersedia atau tidak tersedianya fasilitas atau sarana

3. Faktor pendorong (*Reinforcing Factors*)

Faktor ini terwujud dalam sikap, perilaku atau budaya masyarakat merupakan referensi perilaku masyarakat. (Green, 2000)



3.4. Remaja dan Perkembangannya

Remaja adalah suatu tahap perkembangan individu, dimana mengalami perkembangan biologis, psikologis, moral dan agama. Remaja adalah masa transisi atau peralihan dari masa anak-anak ke masa dewasa, dimana WHO membagi menjadi 2 kategori yaitu masa remaja awal (10-14 tahun) dan masa remaja akhir (15 – 20 tahun). (Anonim, 2013). Sedangkan menurut Sarlito Wirawan (2001) batas usia remaja untuk masyarakat Indonesia berkisar dari usia 11 tahun hingga 24 tahun. Pada usia ini secara umum sudah kelihatan adanya tanda-tanda seksual sekunder (kriteria fisik). Ada beberapa alasan mengapa anak seusia ini disebut dengan anak remaja, antara lain adalah :

- a. Pada usia ini oleh masyarakat Indonesia sudah dianggap akil *baligh* baik menurut adat maupun agama, sehingga masyarakat tidak lagi memperlakukan mereka sebagai anak-anak (kriteria sosial).
- b. Pada usia ini mulai ada tanda-tanda penyempurnaan perkembangan jiwa/ psikologis.
- c. Batas usia 24 tahun merupakan batas usia maksimum untuk memberi

kesempatan kepada mereka mengembangkan dirinya setelah sebelumnya masih tergantung pada orang tua.

Karakteristik yang dapat menimbulkan berbagai permasalahan pada diri remaja adalah :

- a. Kecanggungan dalam pergaulan dan kekakuan dalam gerakan
- b. Ketidakstabilan emosi
- c. Adanya perasaan kosong karena perombakan pandangan dan petunjuk hidup
- d. Adanya sikap menentang dan menantang orang tua.
- e. Pertentangan di dalam dirinya sering menjadi pangkal penyebab pertentangan-pertentangan dengan orang tua
- f. Kegelisahan karena banyak hal diinginkan tetapi remaja tidak sanggup memenuhi semuanya.
- g. Senang bereksperimentasi.
- h. Senang bereksplorasi.
- i. Mempunyai banyak fantasi, khayalan, dan bualan
- j. Kecenderungan membentuk kelompok dan kecenderungan kegiatan berkelompok. (Gunarsa, 2008)

Berdasarkan karakteristiknya, jika tidak diolah dengan baik, maka remaja akan mengalami degradasi moral. Karena masa remaja adalah masa saat terjadinya perubahan-perubahan yang cepat, termasuk perubahan fundamental dalam aspek kognitif, emosi, sosial dan pencapaian (Fagan, 2006). Pertumbuhan yang cepat ini jika tidak dimanfaatkan secara positif maka masa depan remaja Indonesia kemungkinan akan suram, dan tidak mampu membangun Indonesia ke depannya. Oleh karena itu, dibutuhkan suatu kontrol sosial atau kontrol eksternal. Kontrol sosial ini sangat dibutuhkan dalam membantu remaja untuk mencari identitas dirinya. Masa remaja adalah masa kritis, dimana remaja sedang berjuang untuk mendapatkan pengaruh di tengah-tengah orang dewasa. Untuk mendapatkan pengakuan, banyak tantangan yang harus dihadapi remaja terutama dari orangtua atau orang dewasa lainnya. Penyesuaian diri remaja berkaitan dengan perubahan yang sedang terjadi dalam dirinya. Kebutuhan pada masa remaja meningkat karena

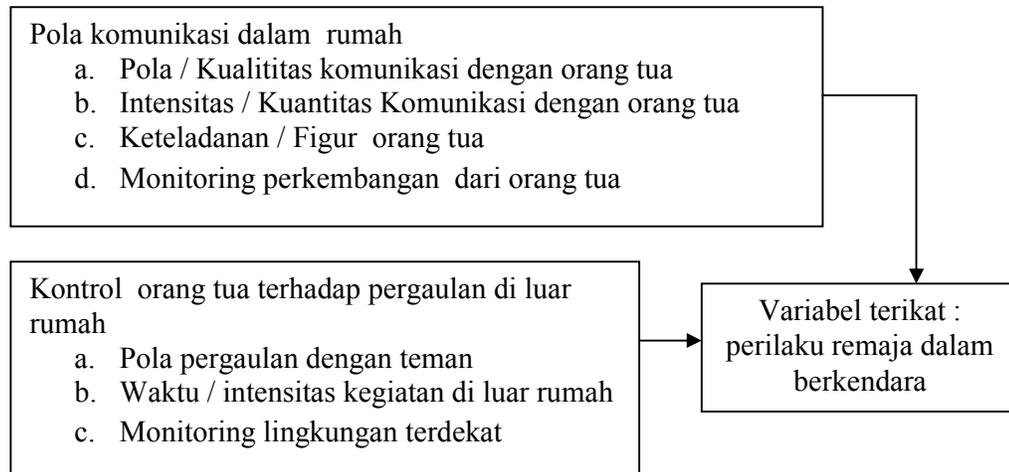
perkembangan fisik, psikis, dan sosialnya. Remaja butuh untuk memperoleh status dewasa dan pengakuan orang lain terutama terhadap kedewasaannya. (Syahnur, 2011)

3.5. Peran Kontrol Orang Tua Terhadap Remaja

Peran kontrol sosial terhadap remaja sangat banyak ragamnya, selain masyarakat sekitar, guru yang menjadi pengajar remaja, juga peran kontrol sosial yang diberikan oleh orang tua. Jika kemudian kita melihat realita kembali bahwa masyarakat sekarang bukanlah masyarakat yang efektif untuk melakukan kontrol sosial dari segala bentuk kenakalan-kenakalan remaja. Guru yang kemudian dianggap sebagai salah satu solusi untuk mampu menjadi kontrol sosial remaja, justru menjadikannya tidak mampu. Sehingga pemahaman inilah yang tidak dipahami oleh guru seluruhnya. (Fagan, 2006)

Kita tahu bahwa remaja adalah sosok manusia yang ingin diperhatikan terus-menerus perkembangannya. Oleh karena itu, peran penting yang dimiliki masyarakat dalam kontrol sosial perilaku remaja adalah orang tua. Itulah mungkin salah satu solusi yang mampu meminimalisir terjadi kenakalan remaja yang disebabkan oleh pencarian jati diri. *Controlling, monitoring*, dan pengarahan yang dilakukan 24 jam oleh orang tua akan berdampak dengan minimnya kenakalan remaja. Kesibukan pekerjaan orang tua sebisa mungkin dihindari agar tidak sampai melupakan kewajibannya sebagai orang tua untuk mengasuh anak. Komunikasi antara orang tua dengan anak sangat penting. Sehingga kontrol sosial yang diberikan orang tua terhadap remaja tidak hanya melalui tercukupinya uang jajan yang diberikan oleh orang tua. Namun di sisi lain, perhatian dari aspek psikologis menjadi jauh lebih penting dari materi yang telah orang tua berikan kepada anak remajanya. Pengarahan orang tua justru akan sangat efektif apabila dilakukan secara bijak, bukan hanya selalu menyalahkan anak saat sikap dan perilaku mereka tiba-tiba berubah menjadi nakal ketika beranjak remaja. Dalam hal ini orang tua harus mengevaluasi diri, bahwa perubahan tersebut mungkin terjadi karena terjadi komunikasi yang kurang antara orang tua dengan anaknya. (Robbani, 2013)

3.6. Kerangka Konseptual



BAB 3. TUJUAN DAN MANFAAT

Tujuan Penelitian

Penelitian bertujuan untuk mendeskripsikan gambaran perilaku berkendara remaja berusia 17-24 tahun serta peran kontrol orang tua mereka. Selanjutnya akan dianalisis lebih lanjut terkait dengan bentuk – bentuk peran kontrol orang tua yang memiliki implikasi penting terhadap perilaku berkendara remaja tersebut dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas.

Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini akan bermanfaat bagi masyarakat luas terutama orang tua yang memiliki anak remaja agar selalu mengingatkan remajanya untuk berkendara secara aman.

BAB 4. METODE PENELITIAN

3.1. Tahapan Penelitian

No.	Tahap Penelitian	Metode
1.	Telaah pustaka, penyusunan konsep pedoman wawancara	Studi pustaka Telaah data sekunder
2	Penggalian data awal / <i>need assessment</i>	Wawancara
3	Menyusun instrumen / kuesioner	Studi pustaka, telaah dokumen
4	Melakukan uji coba instrumen	Wawancara, pengisian kuesioner
5	Menguji validitas reliabilitas instrumen	Analisis statistik
6	Perbaikan/penyempurnaan instrumen	Telaah dokumen / data
7	Pengambilan data dengan kuesioner	Pengisian kuesioner
8	<i>Crosscheck</i> data dengan informan	FGD
9	Melengkapi data kualitatif	FGD
10	Pengolahan dan analisis data	Telaah data & uji statistik
11	Penyusunan laporan	Dokumentatif analitik
12	Diseminasi hasil, publikasi ilmiah	Seminar, penulisan artikel ilmiah

3.2. Lokasi Penelitian

Penelitian secara kuantitatif dilakukan di SMAN 1 Semarang dan Universitas Dian Nuswantoro Semarang. Sedangkan pengambilan data kualitatif dilakukan di lokasi rumah reponden melalui metode wawancara mendalam dengan orang tua responden.

3.3. Variabel Penelitian

Pola komunikasi dalam rumah

- a. Pola / Kualitas komunikasi dengan orang tua

- b. Intensitas / kuantitas komunikasi dengan orang tua
- c. Keteladanan / Figur orang tua
- d. *Monitoring* perkembangan dari orang tua

Kontrol orang tua terhadap pergaulan di luar rumah

- a. Pola pergaulan dengan teman
- b. Waktu / intensitas kegiatan di luar rumah
- c. Monitoring lingkungan terdekat

3.1. Model Penelitian

Penelitian ini menggunakan model penelitian kuantitatif didukung kualitatif untuk memperdalam hasil pengolahan data kuesioner.

3.5. Rancangan Penelitian

Jenis penelitian ini adalah *Eksplanatori Research* dengan metode survei dengan pendekatan *cross sectional*, pengukuran dilakukan terhadap status karakter/ variabel pada saat penelitian. (Suharsimi, 2010)

Populasi dan Sampel

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:

- 1) Usia 17 – 24 tahun, bersedia sebagai responden
- 2) Pengguna kendaraan bermotor
- 3) Orangtua berdomisili di kota Semarang

Kriteria eksklusi: sakit/tidak dapat ditemui saat penelitian

Besar sampel ditentukan secara *proportional sampling*. Total sampel sebanyak 60 orang siswa SMA dan 60 mahasiswa. Jumlah sampel dihitung dengan rumus perhitungan sampel untuk penelitian dengan desain *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 120 siswa /mahasiswa.

3.6. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara menggunakan kuesioner kepada subjek penelitian/ mahasiswa yang telah memenuhi kriteria penelitian yang bertujuan untuk menggali dan mengetahui data penelitian yang diperlukan tentang hubungan pengetahuan dan sikap dengan praktik keselamatan dan kesehatan berkendara agar lebih sistematis. (Riduwan, 2007)

Di samping itu juga dilakukan wawancara mendalam dengan orang tua sebagai responden dan terhadap informan terkait untuk memperdalam serta *crosscheck* informasi yang diperoleh. Dokumentasi kegiatan digunakan sebagai data penunjang dan pelengkap hasil dan pembahasan dalam penelitian ini.

3.7. Teknik Analisis Data

Pengolahan data meliputi *editing, coding, tabulating* untuk data kuantitatif, sedangkan data pendukung kualitatif diolah secara deskriptif. Dalam penelitian ini Analisis data dilakukan dengan menggunakan program *Statistical Package for Social Science* (SPSS) dengan derajat kepercayaan 95 % ($\alpha = 0,05$).

1. *Analisa Univariat*

Analisa ini hanya menghasilkan distribusi dan persentase dari tiap variabel. (Riduwan, 2007)

2. *Analisa Bivariat*

Analisa dilakukan terhadap dua variabel yang diduga berhubungan, berpengaruh atau berkorelasi secara parsial. (Riduwan, 2007) Uji bivariat dilakukan menggunakan uji statistik anova.

BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik responden

Penelitian ini dilakukan terhadap 120 orang responden yang terdiri atas 60 siswa SMU dan 60 mahasiswa perguruan tinggi. Jenis pekerjaan orang tua responden lebih banyak bekerja sebagai tenaga pendidik dan wiraswasta dengan jumlah uang saku responden rata-rata mencapai Rp. 30 ribu. Pola kualitas komunikasi orang tua dan anak (responden) sebanyak 53,3% baik. Karakteristik responden secara terinci disajikan pada tabel 1.

Tabel 1. Distribusi frekuensi karakteristik responden

No	Jenis Informasi	Jawaban	Jumlah	(%)
1	Jenis Kelamin Responden	Perempuan	33	55
		Laki-Laki	27	45
2	Pekerjaan Ayah	Petani	4	6,7
		PNS	17	28,3
		Karyawan Swasta	3	5
		Tenaga Pendidik	29	48,3
		ABRI/Polisi	1	1,7
		Lain-lain	4	6,7
3	Pekerjaan Ibu	Petani	2	3,3
		PNS	7	11,7
		Karyawan Swasta	1	1,7
		Wiraswasta	14	23,3

	Tenaga Kesehatan	1	1,7
	Tenaga Pendidik	5	8,3
	ABRI/Polisi	1	1,7
	Lain-lain	4	6,7
	Ibu Rumah Tangga	25	41,7
4	Uang Saku	Max	100.000
		Min	10.000
		Mean	30.366
		SD	18.778
		Median	23.500
	Kategori Uang saku	<=23.500	30 50
		> 23.500	30 50

Responden dalam penelitian ini termasuk dalam kategori remaja pertengahan dan remaja akhir. Pada kelompok ini tergolong masa transisi dimana pada usia ini tidak lagi termasuk dalam kategori anak, bukan pula dewasa. Pada usia ini belum bisa menguasai fungsi fisik dan psikisnya. Menurut Hurlock (1997 : 206) pada masa remaja terjadi perubahan-perubahan baik sikap atau perilakunya. Yang paling menonjol adalah terjadi perubahan nilai-nilai. Artinya nilai-nilai yang dianggap penting pada masa anak-anak, pada masa ini tidak lagi. Mereka menuntut kebebasan, tetapi mereka sering takut bertanggungjawab.

Pada masa ini remaja juga mengalami masa dimana sering bermasalah. Hal ini disebabkan oleh pada saat berada pada masa anak-anak, sebagian dari masalahnya diselesaikan oleh orang tuanya, sehingga pada saat remaja belum berpengalaman dalam mengatasi masalahnya. Selain itu pada masa remaja, mereka merasa sudah mandiri sehingga ingin menyelesaikan masalahnya sendiri dan sering menolak bantuan dari orang lain.

Terkait dengan karakternya sebagai remaja dan perilaku berkendara di jalan raya, responden juga sedang mengalami perubahan nilai. Hampir semua responden pernah melanggar rambu-rambu lalu lintas dan kurang berhati-hati dalam berkendara. Sehingga dari penelitian ini diperoleh data bahwa 84,2% dari seluruh responden pernah mengalami kecelakaan ringan.

Berdasarkan penelitian (Astuti 2004), jenis kenakalan remaja tertinggi kedua adalah pelanggaran lalu lintas sebesar 16,25% setelah berkelahi. Bentuk pelanggaran ini berupa perilaku kebut-kebutan di jalan raya, tidak menggunakan helm saat mengendarai motor, melanggar *traffict light* sampai pada membeli SIM (Surat Ijin Mengemudi).

Tabel 2. Hasil Analisis Bivariat

Hubungan variabel bebas terhadap perilaku	<i>P value</i>	<i>r (95% CI)</i>
Kualitas komunikasi orang tua	0,000	0,820
Kuantitas komunikasi orang tua	0,000	0,871
Keteladanan figur orang tua	0,604	-
Monitoring perkembangan oleh orang tua	0,000	0,687
Pola pergaulan dengan teman	0,000	0,556
Waktu/ intensitas kegiatan di luar rumah	0,000	0,558
Monitoring lingkungan terdekat	0,000	0,540

Pola Komunikasi Dalam Rumah

Pola komunikasi dalam rumah dilihat dari pengukuran sub variabel meliputi kualitas dan kuantitas komunikasi orang tua dan anak, keteladanan figur orang tua bagi anak, serta monitoring perkembangan oleh orang tua terhadap anak. Pada penelitian ini dihasilkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara kuantitas komunikasi orang tua dan anak dengan perilaku berkendara responden. (*p-value* 0,000; $r = 0,871$). Artinya hubungan antara kedua variabel ini sangat kuat. Semakin banyak atau sering orang tua berkomunikasi dengan anaknya tentang perilaku berkendara yang benar, maka kemungkinan responden untuk berperilaku berkendara aman akan semakin tinggi. Tidak hanya mengenai kuantitas, tetapi kualitas komunikasi antara orang tua dan anak juga menunjukkan adanya hubungan yang signifikan dengan perilaku anak dalam berkendara. (*p-value* 0,000; $r = 0,820$).

Orang tua merupakan orang terdekat dimana remaja paling sering bertemu atau bertatap muka. Selain orang tua, saudara terdekat juga berpengaruh terhadap perilaku anak. Menurut Albert Bandura, seorang anak selalu meniru perilaku orang tuanya, sikap orang tua karena orang tua merupakan lingkungan yang

paling dekat dengan anak dan interaksinya relatif lama dibanding dengan lingkungan yang lainnya. Proses ini disebut proses *modelling*.

Pada variabel keteladanan terhadap figur orang tua menunjukkan tidak adanya hubungan dengan perilaku berkendara anak, baik pada mahasiswa maupun siswa SMU. (*p-value* 0,604) hal ini disebabkan oleh karakteristik remaja yang sudah mulai meninggalkan nilai-nilai yang dianut pada masa kecil. Remaja tidak lagi menjadikan orang tua sebagai figur panutan tetapi lebih menjadikan teman sebagai role model atau panutan.

Meskipun figur orang tua tidak berpengaruh terhadap perilaku berkendara anak, akan tetapi monitoring dari orang tua diperlukan untuk mengendalikan anak dalam berkendara. Pada penelitian ini menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara monitoring perkembangan anak oleh orang tua dengan perilaku anak dalam berkendara. (*p-value* 0,000; $r = 0,687$). Monitoring orang tua dapat dioptimalkan untuk mengendalikan perilaku berkendara remaja yang tidak *safety*. Seperti halnya yang dilakukan oleh *American Academy of Pediatric* dalam *Center for Disease Control And Prevention*. Terdapat nota kesepakatan antara orang tua dan anak yang dikemas dalam Parent-Teen Driving Agreement memuat perjanjian-perjanjian anak terhadap orang tuanya bahwa mereka akan mentaati aturan berkendara, berjanji akan berkonsentrasi ketika berkendara, akan menghargai aturan dimana tidak mengkonsumsi NAPZA dan alkohol selama berkendara, dan berjanji akan menjadi pengendara yang bertanggungjawab. Perjanjian ini ditandatangani oleh anak dan dijalankan sesuai apa yang telah disepakati. Tidak hanya anak, tetapi orang tua juga turut berjanji untuk mengendarai kendaraan secara aman dan memberikan contoh yang baik bagi anaknya. Bentuk komunikasi melalui perjanjian kesepakatan ini dapat diterapkan di Indonesia dengan modifikasi disertai dengan konsekuensi yang dikenakan bagi si pelanggar. Kesepakatan ini dianggap kuat mengingat anak masih menjadi tanggungan orang tua, sehingga orang tua memegang kuasa penuh terhadap kebutuhan anak.

Kontrol Orang Tua Terhadap Pergaulan Di Luar Rumah

Pada variabel kontrol orang tua terhadap pergaulan di luar rumah diukur dari aspek pola pergaulan dengan teman, waktu atau intensitas kegiatan di luar rumah, dan monitoring orang tua terhadap lingkungan terdekat.

Kontrol orang tua mengenai pola pergaulan anak dengan teman mempunyai hubungan yang signifikan dengan perilaku anak dalam berkendara. (*p-value* 0,000; $r = 0,556$). Kontrol orang tua dalam hal waktu berkegiatan di luar rumah juga berhubungan secara signifikan dengan perilaku anak dalam berkendara. (*p-value* 0,000; $r = 0,558$). Sedangkan kontrol orang tua mengenai lingkungan terdekat anak juga berhubungan secara signifikan dengan perilaku anak dalam berkendara. (*p-value* 0,000; $r = 0,687$).

BAB 6. KESIMPULAN DAN SARAN

Baik pola komunikasi dalam rumah maupun kontrol orang tua terhadap pergaulan di luar rumah keduanya berhubungan erat secara signifikan dengan perilaku anak dalam berkendara. (*p value* > 0,05). Orang tua sebaiknya berkomunikasi lebih sering setiap kali anak hendak berkendara dengan kualitas komunikasi yang diperlukan sesuai situasi dan kondisi tertentu. Peran orang tua sangat penting dalam menentukan perilaku anak dalam berkendara. Kontrol yang dilakukan terhadap anak mengenai pola bergaulnya, waktu bermain di luar rumah dan memonitoring lingkungan terdekat.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, 2013, *Keselamatan Kerja Transportasi*, K3logistik.com, diakses tanggal 16 Januari 2013
- Anonim. Siapakah Remaja Itu? <http://www.duniaremaja.net/siapakah-remaja-itu-1052.html>. Diakses 10 Maret 2013
- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktis*. Penerbit Rineka Cipta. Jakarta
- Fagan, R. (2006). Counseling and Treating Adolescents with Alcohol and Other Substance Use Problems and their Family. *The Family Journal: Counseling therapy For Couples and Families*. Vol.14. No.4.326 - 333. Sage Publication diakses melalui <http://tfj.sagepub.com/cgi/reprint/14/4/326> pada 18-4- 2008

- Green, Lawrence W, 2000, *Health Promotion Planning an Educational Approach* Institute of British Columbia, Mayfield Publishing Company London
- Gunarsa, Singgih D. 2008. *Psikologis Praktis: Anak, Remaja Dan Keluarga*. : PT BPK. Gunung Mulia. Jakarta
- Murti B, 2006. “Desain dan Ukuran Sampel Untuk Penelitian Kuantitatif dan *Kualitatif di Bidang Kesehatan*”. UGM Press. Yogyakarta
- Pamungkas, Trio Adit 2012, , *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelajar SMP Mengemudikan Sepeda Motor Tanpa Memiliki SIM*. <http://isjd.pdii.lipi.go.id/index.php/Search.html?act=tampil&id=58496&idc=41>. Indonesian Journal Scientific Database. Diakses 10 Maret 2013
- Robbani, Saiful. Peran Kontrol Sosial Orang Tua Terhadap Remaja. <http://edukasi.kompasiana.com/2012/04/04/peran-kontrol-sosial-orang-tua-terhadap-remaja-452352.html>. Diakses 10 Maret 2013
- 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 variable-Variabel Penelitian*, Alfabeta, Bandung
- 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
- Sarlito, Wirawan Sarwono. 2001. *Psikologi Remaja*. Radja Grafindo Persada. Jakarta
- Soetjningsih, 2004. *Tumbuh Kembang Remaja dan Permasalahannya*. Sagung Seto, Jakarta.
- Syahnur. 2011. Perkembangan Soaial Remaja Dalam Aspek Kemandirian. <http://jurnal.upi.edu/insight/view/477/perkembangan-sosial-remaja-dalam-aspek-kemandirian.html>. *Insight vol 1 no 2*. Universitas Pendidikan Indonesia.
- 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
- Nahyuningtyas, Siwi Tri. Tips berkendara sepeda motor dengan aman dan nyaman. <http://www.bpkpenabur.or.id/id/node/8028>. Diakses 10 Maret 2013

Lampiran 1. Instrumen penelitian

KUESIONER PENELITIAN

IMPLIKASI PERAN KONTROL ORANG TUA TERHADAP REMAJA DALAM MEMBUDAYAKAN KESELAMATAN BERKENDARA GUNA MENURUNKAN ANGKA KEJADIAN KECELAKAAN LALU LINTAS

Kode Enumerator:.....

Kode Responden :.....

1. 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) Uang saku rata-rata per hari : Rp.....
- 7) Usia awal mulai berkendara : tahun
- 8) Jenis kendaraan / tahun :

2. 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 ?						

3. POLA KOMUNIKASI DALAM RUMAH

Pertanyaan	Selalu	Kadang-kadang	Tidak pernah
1. Apakah pola komunikasi dengan orang tua yang Anda rasakan sesuai yang anda butuhkan seiring tahapan usia yang Anda lalui?			
2. Apakah anda dapat berkomunikasi secara baik dan memadai dengan orang tua dalam membicarakan berbagai permasalahan dan perasaan Anda selama ini?			
3. Apakah pola komunikasi orang tua membantu Anda menjadi pribadi			

yang lebih baik dari waktu ke waktu?			
4. Apakah orang tua berkomunikasi secara rutin dengan Anda ?			
5. Apakah orangtua menyediakan cukup waktu untuk berkomunikasi dengan Anda ?			
6. Apakah Anda meneladani orang tua Anda sebagai figure/ panutan?			
7. Apakah orang tua Anda memonitor perkembangan Anda?			
8. Apakah orang tua mendukung sepenuhnya anda menggunakan sepeda Motor ?			
9. Apakah orang tua membimbing Anda agar dapat mengendarai motor secara baik dan benar?			
10. Apakah orang tua mengingatkan anda untuk mengecek kondisi kendaraan sebelum di gunakan			
11. Apakah orang tua mengingatkan anda untuk menggunakan APD ketika berkendara ?			
12. Apakah orang tua mengingatkan anda untuk tetap memperhatikan keselamatan berkendara , baik keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya?			
13. Apakah orang tua rutin menanyakan seputar aktifitas berkendara anda dalam sehari-hari ?			
14. Apakah orang tua pernah mengingatkan anda dalam hal pengendalian kecepatan ketika berkendara?			
15. Apakah orang tua anda mengingatkan untuk melakukan servis motor secara teratur ?			
16. Apakah orang tua membiarkan saja Jika anda melakukan kesalahan dalam berkendara, apa yang dilakukan oleh orang tua anda ?			

4. KONTROL ORANG TUA TERHADAP PERGAULAN DI LUAR RUMAH

Pertanyaan	Selalu	Kadang-kadang	Tidak pernah
1. Apakah orang tua Anda mengontrol pola/ model pergaulan Anda dengan teman-teman Anda?			
2. Apakah orangtua Anda mengetahui teman-teman sepergaulan Anda selama ini?			
3. Apakah orang tua Anda melarang Anda bergaul dengan orang yang tidak baik menurut mereka?			
4. Apakah orang tua Anda pernah berinteraksi dengan teman-teman pergaulan Anda?			
5. Apakah orang tua Anda mengontrol lama waktu Anda untuk bergaul dengan teman-teman Anda?			
6. Apakah orang tua Anda mengetahui jadwal / waktu kegiatan Anda di luar rumah?			
7. Apakah orang tua Anda ikut menentukan alokasi waktu yang diperbolehkan bagi Anda untuk beraktifitas di luar rumah?			
8. Apakah orang tua Anda menasihati / memarahi Anda saat Anda berada di luar tanpa keterangan / alasan / ijin yang jelas yang diketahui mereka?			
9. Apakah orang tua Anda pernah menanyakan perkembangan teman-teman sepergaulan Anda?			
10. Apakah Anda merasakan bahwa peran orang tua mendukung keberhasilan Anda dalam pergaulan?			

5. 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?			

6. 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, <i>gear position indicator</i> /pindah gigi, <i>beam</i> /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?			

Lampiran 2. Personalia Tenaga Ahli dan Kualifikasinya

1. Ketua Peneliti

- a. Nama Lengkap dan Gelar : Kismi Mubarokah, M.Kes
- b. NPP : 0686.11.2011.402
- c. Golongan/ Pangkat : III B/ -
- d. Jabatan Fungsional : -
- e. Jabatan Struktural : -
- f. Fakultas/Program Studi : Kesehatan / Kesehatan Masyarakat
- g. Bidang Keahlian : Promosi Kesehatan
- h. Tempat Penelitian : UDINUS
- i. Waktu untuk Penelitian : 6 jam/minggu

2. Anggota Peneliti

- a. Nama Lengkap dan Gelar : Yustin Meriantti Manglapy, SKM
- b. NPP : 0686.11.2010.387
- c. Golongan/ Pangkat : III A/ -
- d. Jabatan Fungsional : -
- e. Jabatan Struktural : -
- f. Fakultas/Program Studi : Kesehatan / Kesehatan Masyarakat
- g. Bidang Keahlian : Epidemiologi
- h. Tempat Penelitian : UDINUS
- i. Waktu untuk Penelitian : 4 jam/minggu

2. *Interviewer* Pembantu

Enam (6) mahasiswa semester 5 dan 7 Fakultas Kesehatan UDINUS

Lampiran 3. Laporan Keuangan

LAPORAN PENGGUNAAN DANA
PELAKSANAAN PENELITIAN HIBAH KOMPETENSI (DOSEN PEMULAHIBERFUNDAMENTAL DLL) TAHUN ANGGARAN 2013

1. Gaji dan Upah

No	Pelaksana	Jumlah Pelaksana	Jumlah Jam/Minggu	Jumlah Minggu	Honor/Jam (Rp)	Pagu	Pajak	Realisasi	Pajak
						Jumlah (Rp)	Pajak		Jumlah
1	Peneliti Utama	1	4	12	26,250	1,260,000	63,000	1,260,000	63,000
2	Anggota Peneliti	1	3	12	20,000	720,000	36,000	720,000	36,000
						1,980,000	99,000	1,980,000	99,000

2.a Bahan Habis Pakai

No	Nama alat	Jumlah	Harga Satuan (Rp)	Jumlah (rupiah)	Pajak				
1	Uji coba kuesioner tahap 1	30	10,900	327,000	34,186			327,000	34,186
2	Uji Reliabilitas dan validitas kuesioner	1	130,000	130,000	13,591			130,000	13,591
3	Uji coba tahap 2 untuk perbaikan pertanyaan	30	10,900	327,000	34,186			327,000	34,186
4	Tanda tangan kontrak	10	6,500	65,000	6,795			65,000	6,795
5	Komunikasi	1	100,000	100,000	10,455			100,000	10,455
6	Input data	1	360,000	360,000	37,636			360,000	37,636
7	Input data tahap 2	1	260,000	260,000	26,136			260,000	26,136
Sub total						1,559,000	162,986	1,559,000	162,986

2.b Peralatan Penunjang

No	Nama alat	Kegunaan	Jumlah	Harga Satuan (Rp)	Lama sewa (bulan)	Jumlah (rupiah)	Pajak		
1									
Sub total						0	0	0	0

2.c Peralatan

No	Nama alat	Kegunaan	Jumlah	Harga Satuan (Rp)	Beli/sewa	Jumlah (rupiah)	Pajak		
Sub total						0			

3. Perjalanan Dinas

No	Jenis Pengeluaran	Jumlah	Harga Satuan (Rp)	Jumlah	Pajak				
				(Rp)					
1	Perijinan dan persiapan	1	120,000	120,000	0			120,000	0
Sub total				120,000	0			120,000	0

4.a Pengumpulan Data

No	Tempat dan Kota Tujuan	Jumlah Tim	Frekuensi	Harga Satuan (Rp)	Jumlah (rupiah)	Pajak			
1	Pengambilan data primer pada kelompok mahasiswa		1	2,848,500	2,848,500	297,798		2,848,500	297,798
2	FGD dengan mahasiswa dan dosen		1	650,000	650,000	67,955		650,000	67,955
3	Pengambilan data di SMU		1	1,265,600	1,265,600	132,313		1,265,600	132,313
Sub total					4,764,100	498,065		4,764,100	498,065

4.b Pelaporan dan Publikasi

No	Jenis Pengeluaran	Jumlah	Harga Satuan (Rp)	Jumlah	Pajak				
				(Rp)					
1	Publikasi ilmiah di Jurnal terakreditasi/ Seminar	1	1,000,000	1,000,000	13,636			1,330,000	0
2	Pengandaan, Jilid, Kertas A4	1	600,000	600,000				450,000	
Sub total				1,600,000	13,636	0	0	1,780,000	13,636
Total				10,000,000	773,688	0	0	10,203,100	773,688

100,3%

Ketua Peneliti



Kismi Mubarakah, SKM, M.Kes

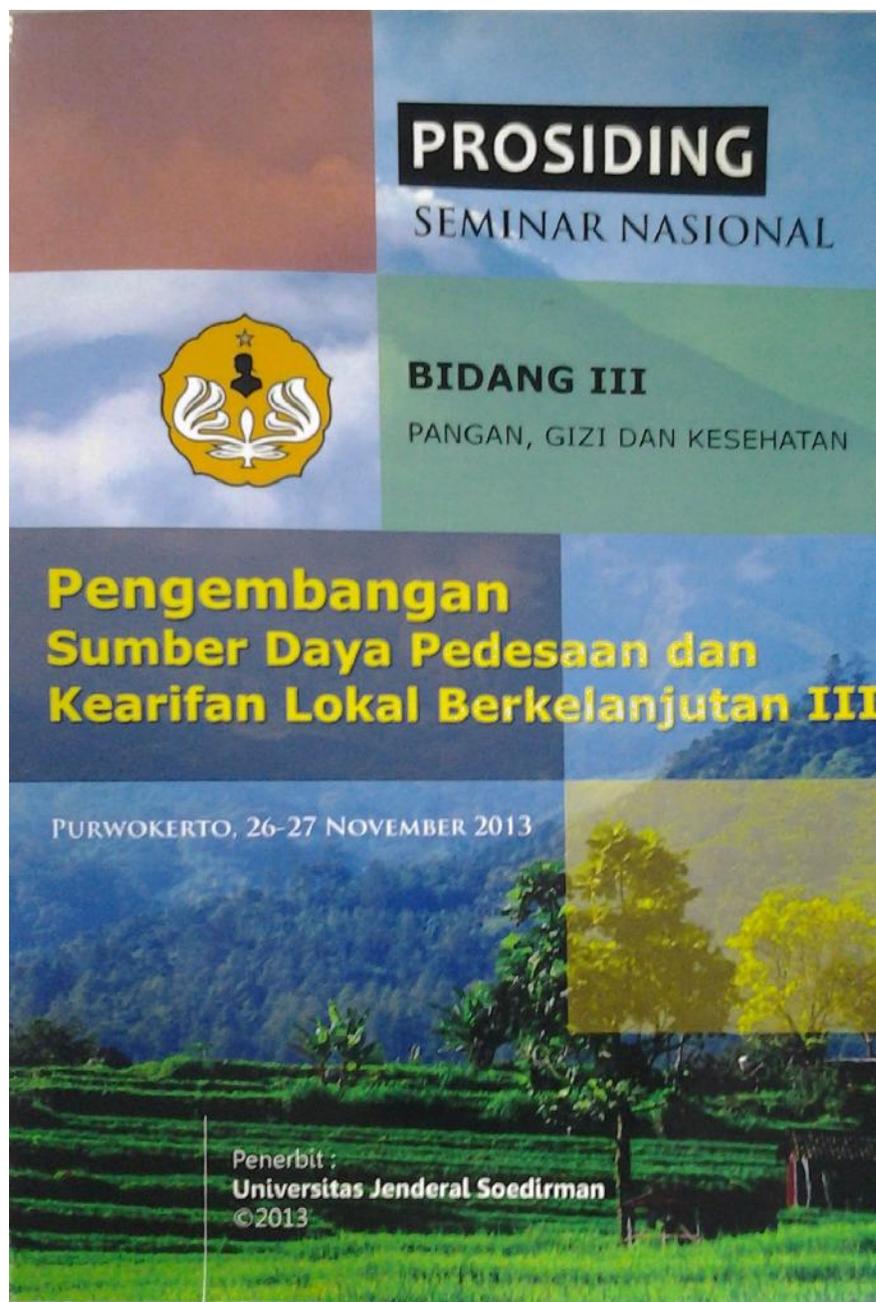
Lampiran 4. Publikasi Seminar Nasional

Diseminarkan di

Seminar Nasional Pengembangan Sumber Daya Pedesaan dan Kearifan Lokal Berkelanjutan III

Tanggal 26-27 November 2013 di Universitas Jenderal Soedirman, Purwokerto

Gambar 1. Cover Proseeding



Gambar 2. Daftar isi Proseeding

Prosiding
"Pengembangan Sumber Daya Pedesaan
dan Kearifan Lokal Berkelanjutan III"

ISBN 978-979-9204-88-2

35. Pola Komunikasi Orang Tua Yang Berimplikasi Terhadap Keselamatan Remaja Dalam Perilaku Berkendara <i>Kismi Mubarakah dan Yustin M Manglapy</i>	327
36. Pengaruh Inokulum Bakteri Asam Laktat (Bal12) Dari Feses Pedet Sapi Perah Sebagai Probiotik Pada Fermentasi Limbah Udang Terhadap Kandungan Protein Kasar Dan Serat Kasar <i>Ismail Jasin</i>	335
37. Kajian Usahatani Dan Pemasaran Selada Organik (Kasus di Desa Windujaya, Kecamatan Kedungbanteng, Kabupaten Banyumas) <i>Irene Kartika Eka Wijayanti, Indah Widyanini dan Rosi Widarawati</i>	342
38. Yield Dan Karakteristik Concentrated Yogurt Susu Kambing Peranakan Etawah Yang Dibuat Dengan Metode Yang Berbeda <i>Juni Sumarmono, Mardiaty Sulistyowati dan Sunarto</i>	353
39. Pengaruh Stimulasi Murotal Al- Qurau Terhadap Tingkat Kesadaran Pasien Stroke Hemorrhagik Di Rsud Goeteng Taroenadibrata Purbalingga <i>Arif Senyo Upoyo, Atyanti Isworo dan Iwan Purnawan</i>	361
40. Pijat Oketani Dan Oksitosin Terhadap Parameter Produksi Asi Pada Ibu Post Seksio Sesarea Di Rumah Sakit Wilayah Kota Semarang <i>Machmudah dan Nikmatul Khayati</i>	372
41. Uji Daya Hasil Pendahuluan Galur-Galur Padi Sawah Keturunan Persilangan G39 X Cihayang <i>Agus Riyanto, Teguh Widiatmoko dan Bambang Hartanto</i>	382
42. Evaluation Of Supplementation Extract Of Waru Flower In Containing Diets Rice Straw Amoniation In Terms Digestibility Of Ndf, Adf, Energy And Crude Fiber <i>Muhamad Bata, SNO Suwandiyastuti, Budi Rustomo, Sri Rahayu dan Wahyu Puji Ningrum</i>	387
43. Uji Stabilitas Produksi Beras Galur- Galur Murni Padi Hasil Biofortifikasi Fe <i>Siti Nurhasanah, Suwanto dan Soraya Agust P.</i>	397
44. Pengaruh Penggunaan Permainan Elektronik Terhadap Nyeri Anak Usia Sekolah Saat Prosedur Perawatan Luka Pada Pasien Pasca Bedah Di Rsud Ajibarang <i>Martyanini dan Murniati</i>	406
45. Rekayasa Peningkatan Produksi Kedelai Dengan Formula Pupuk Organik Sampah Kota Dan Dolomit Pada Lahan Marjinal <i>Murti Astiningrum, Gembong H dan Historiawati</i>	417

Gambar 3. Abstrak artikel di proseedin

