

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Pengetahuan

Menurut Notoatmodjo tahun 2010, Pengetahuan adalah hasil penginderaan manusia, atau hasil tahu seseorang terhadap objek melalui indera yang dimilikinya (mata, hidung, telinga, dan sebagainya). Tingkat pengetahuan seseorang terhadap objek mempunyai intensitas atau tingkat berbeda-beda. Secara garis besar dibagi dalam 6 tingkat pengetahuan, yaitu: <sup>(8)</sup>

1. Tahu (**know**) diartikan hanya sebagai *recall* (memanggil) memori yang telah ada sebelumnya setelah mengamati sesuatu. Untuk mengetahui atau mengukur bahwa orang tahu sesuatu dapat menggunakan pertanyaan-pertanyaan.
2. Memahami (**comprehension**) memahami suatu objek bukan sekedar tahu terhadap objek tersebut, tidak sekedar dapat menyebutkan, tetapi harus dapat menginterpretasikan secara benar tentang obyek yang diketahui tersebut.
3. Aplikasi (**application**) aplikasi diartikan apabila orang yang telah memahami objek yang dimaksud dapat

menggunakan atau mengaplikasikan prinsip yang diketahui pada situasi yang lain.

4. Analisa (***analysis***) kemampuan seseorang untuk menjabarkan dan/atau memisahkan, kemudian, mencari hubungan antara komponen-komponen yang terdapat dalam suatu masalah atau objek yang diketahui
5. Sintesis (***synthesis***) menunjukkan suatu kemampuan seseorang untuk merangkum atau meletakkan dalam suatu hubungan yang logis dari komponen-komponen pengetahuan yang dimiliki.
6. Evaluasi (***evaluation***) evaluasi berkaitan dengan kemampuan seseorang untuk melakukan justifikasi atau penilaian terhadap suatu objek tertentu.

Menurut Notoatmodjo (2010), ada beberapa faktor yang mempengaruhi pengetahuan seseorang, yaitu:

- a. Pendidikan merupakan suatu usaha untuk mengembangkan kepribadian dan kemampuan di dalam dan di luar sekolah dan berlangsung seumur hidup
- b. Media masa/sumber informasi, sebagai sarana komunikasi, berbagai bentuk media masa seperti televisi, radio, surat kabar, majalah, internet, dan lain-lain mempunyai pengaruh besar terhadap pembentukan opini dan kepercayaan orang.

- c. Sosial budaya dan ekonomi, kebiasaan dan tradisi yang dilakukan oleh orang-orang tanpa melalui penalaran, apakah yang dilakukan baik atau buruk.
- d. Lingkungan, adalah segala sesuatu yang ada disekitar individu, baik lingkungan fisik, biologis, maupun sosial.
- e. Pengalaman, sebagai sumber pengetahuan adalah suatu cara untuk memperoleh kebenaran pengetahuan dengan cara mengulang kembali pengetahuan yang diperoleh dalam memecahkan masalah yang dihadapi dimasa lalu.

## **B. Sikap**

Menurut Notoatmodjo (1993) Sikap merupakan reaksi atau proses seseorang yang masih tertutup terhadap suatu stimulus atau objek. Sikap tidak dapat dilihat langsung tetapi hanya dapat ditafsirkan terlebih dahulu dari perilaku yang tertutup. Sikap secara nyata menunjukkan konotasi adanya kesesuaian reaksi terhadap stimulus tertentu. Dalam kehidupan sehari-hari merupakan reaksi yang bersifat emosional terhadap stimulus sosial. Dan sikap merupakan kesiapan untuk bereaksi terhadap objek. Seperti halnya pengetahuan, sikap ini terdiri dari berbagai tingkatan, yakni: <sup>(9)</sup>

1. Menerima (**receiving**) diartikan bahwa orang (subjek) mau dan memperhatikan stimulus yang diberikan (objek). Misalnya sikap seseorang terhadap gizi dapat

dilihat dari kesediaan dan perhatian orang terhadap informasi-informasi tentang gizi.

2. Merespon (**responding**) memberikan jawaban apabila ditanya, mengerjakan dan menyelesaikan tugas yang diberikan adalah indikasi dari sikap. Karena dengan suatu usaha untuk menjawab pertanyaan atau mengerjakan tugas yang diberikan, terlepas dari tugas tersebut benar atau salah adalah berarti bahwa orang tersebut menerima ide yang dituangkan.
3. Menghargai (**valuing**) mengajak orang lain untuk mengerjakan atau mendiskusikan suatu masalah adalah suatu indikasi sikap tingkat tiga. Misalnya seorang ibu yang mengajak ibu yang lain pergi ke puskesmas untuk menggunakan alat kontrasepsi, ini adalah suatu bukti bahwa si ibu tersebut telah mempunyai sikap positif terhadap alat kontrasepsi.
4. Bertanggung jawab (**responsible**), bertanggung jawab atas segala sesuatu yang telah dipilihnya dengan segala resiko adalah merupakan sikap yang paling tinggi, meskipun mendapat tantangan dari suami atau orang tuanya sendiri.

### **C. Perilaku Manusia**

Perilaku manusia sangatlah kompleks dan mempunyai ruang lingkup yang sangat luas. Bloom (1908), membagi perilaku tersebut ke dalam 3 domain yang terdiri dari domain

kognitif, domain afektif dan domain psikomotor. Dalam perkembangan selanjutnya oleh para ahli pendidikan dan untuk kepentingan pengukuran hasil pendidikan ketiga domain tersebut diukur dari: <sup>(9)</sup>

1. Pengetahuan peserta didik terhadap materi pendidikan yaitu sesuai dengan yang diberikan oleh guru (Knowledge)
2. Sikap atau anggapan peserta didik terhadap materi pendidikan sesuai dengan yang diberikan oleh guru ketika disekolah (Attitude)
3. Praktek atau tindakan yang dilakukan oleh peserta didik sehubungan dengan materi yang diberikan ketika disekolah (Practise)

Terbentuknya suatu perilaku baru, terutama pada orang dewasa dimulai pada domain kognitif, dalam arti subyek tahu terlebih dahulu terhadap stimulus yang berupa materi atau obyek diluarnya sehingga menimbulkan respon batin dalam bentuk sikap subyek terhadap obyek yang diketahuinya itu. Akhirnya berupa rangsangan yaitu obyek yang telah diketahui dan disadari sepenuhnya akan menimbulkan respon yang lebih jauh lagi yaitu berupa tindakan (action) terhadap atau sehubungan dengan stimulus obyek tadi. Namun demikian di dalam kenyataannya stimulus yang diterima oleh subyek dapat langsung menimbulkan tindakan. Artinya seseorang dapat

bertindak atau berperilaku baru tanpa terlebih dahulu mengetahui makna dari stimulus yang diterimanya. Dengan kata lain, tindakan (*practise*) seseorang tidak harus didasari oleh pengetahuan dan sikap.

#### **D. Safety Riding**

*Safety riding* adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita.<sup>(10)</sup>

Implementasi dari pengertian di atas yaitu bahwa disaat kita mengendarai kendaraan, maka haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain. Walaupun terasa sangat sulit untuk menumbuhkannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran diri sendiri yang terbentuk dan dibangun dari dalam hati dan bertekad untuk melaksanakan segala aktivitas yang mendasar pada *safety riding*. Bila dasar pemikiran *safety riding (safety minded)* telah masing-masing dimiliki, maka dengan mudah setiap hal yang berkaitan dengan *safety riding* dapat kita terapkan yakni dimulai dari diri sendiri dan dimulai dari hal-hal kecil.

### **Penerapan *Safety Riding***

Penerapan *Safety Riding* ini telah diatur dalam UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada BAB XI Pasal 203 Ayat 2 huruf a yang berbunyi: “Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi: 8 penyusunan program nasional kegiatan keselamatan dan angkutan jalan.” Adapun penjelasan dari pasal 203 ayat 2 huruf a yaitu bahwa program nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan diantaranya yaitu tentang cara berkendara dengan selamat (*Safety Riding*). <sup>(11)</sup>

Berdasarkan hal tersebut, jelas bahwa penerapan *Safety Riding* merupakan program nasional yang harus didukung penuh dan dilaksanakan demi terciptanya keselamatan dan keamanan di jalan raya. Di dalam penerapan di lapangan, ada beberapa hal/poin penting yang harus diperhatikan oleh para pengendara dalam berkendara sebagaimana yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain seperti: <sup>(11)</sup>

1. Kelengkapan kendaraan bermotor standard. (sesuai BAB VII Bagian keempat tentang perlengkapan kendaraan bermotor)

2. Kaca spion wajib ada 2 (dua) buah kiri dan kanan (sesuai BAB VII Bagian kedua tentang persyaratan teknik dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor pasal 48 Ayat 2 huruf a)
3. Lampu depan, lampu rem lampu sein kanan-kiri, klakson yang berfungsi (sesuai BAB VII Bagian kedua tentang persyaratan teknik dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor pasal 48 Ayat 3 huruf f: BAB IX Paragraf 2 tentang penggunaan lampu pasal 107 Ayat 2 Ketentuan Pidana sesuai BAB XX Pasal 285 ayat 1: dan Pasal 290)
4. STNK dan SIM selalu siap / tidak expired. (sesuai BAB VIII Paragraf 3 Pasal 80 huruf d)
5. Plat Nomor di depan dan belakang (sesuai BAB VII Bagian ketujuh tentang Registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor Pasal 68 dan Pasal 70: BAB XIX Bagian kedua Paragraf 1 tentang pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan Pasal 265 Ayat 1 huruf a: dan BAB XX tentang Ketentuan Pidana Pasal 280)
6. Memakai perlengkapan/aksesoris *Safety Riding* yang relatif paling aman, antara lain:
  - a. Helmet (pelindung Kepala) yang sudah berlabel SNI (Standar Nasional Indonesia)  
  
Adapun penggunaan Helm ini telah diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 BAB VII Bagian keempat Pasal 57 Ayat 2; BAB IX tentang Lalu Lintas Bagian

Keempat Paragraf 1 Pasal 106 ayat 8 dan 9 serta Ketentuan Pidana sesuai BAB XX Pasal 291 ayat 1 dan pasal 292.

b. Jaket

Tentunya pada perjalanan jauh sangatlah dibutuhkan, pilihlah yang menyerap keringat dan tidak tembus angin. Direkomendasikan jenis jaket dari bahan Gore-Lex atau Cordura yang tahan akan gesekan dan air yang dilapisi dengan bahan katun di sisi dalamnya. Terdapat protector pada pundak, punggung, siku dan sepanjang tulang tangan untuk meredam benturan yang terjadi pada saat kecelakaan.

c. Celana panjang

Sangat dianjurkan yang terbuat dari bahan tebal, seperti jeans, soft canvas, kulit, Gore-Lex dan cordura. Tiga bahan yang disebutkan terakhir memiliki daya tahan gesekan yang lumayan baik. Hanya saja kurang nyaman digunakan apabila matahari sedang terik. Namun untuk menyiasati hal ini, biasanya dipasang lapisan dari bahan katun di sisi dalamnya, agar dapat menyerap keringat dengan baik.

d. Sepatu

Klasifikasi sepatu yang memenuhi syarat yaitu: sepatu haruslah tinggi dan melewati mata kaki dan berpelindung tepat pada mata kaki, tidak bertali, nyaman dipakai, terbuat dari bahan alami (kulit), sol terbuat dari bahan karet agar tidak licin, memiliki pelindung diujung jari kaki, ukuran lebih panjang 1 cm untuk mengantisipasi bila dalam perjalanan jauh kaki mengalami pembengkakan, memiliki sirkulasi udara yang baik.

e. Sarung Tangan

Glove berfungsi sebagai peredam resiko bila terjadi kecelakaan lalu lintas. Pilihlah sarung tangan yang berbahan kulit, karena bahan kulit tidak meneruskan sifat “panas” ke telapak tangan pada saat ada gesekan dengan permukaan jalan.

f. Knee protector (pelindung lutut), elbow protector (pelindung lengan dan siku)

g. Rompi Pelindung Dada

h. Mask (masker/penutup hidung)

## **E. Kecelakaan Transportasi**

### **1. Definisi Kecelakaan Transportasi**

Kecelakaan transportasi adalah peristiwa atau kejadian pengoperasian sarana transportasi yang mengakibatkan kerusakan sarana transportasi dimaksud, korban jiwa dan/atau

kerugian harta benda.<sup>(12)</sup> Pada dasarnya kejadian kecelakaan lalu lintas memberikan dampak dengan adanya luka/cidera pada korban, baik luka ringan, luka berat atau kematian. Sebagian besar korban dari kecelakaan lalu lintas akan cenderung mempengaruhi kondisi psikis seseorang untuk lebih berhati-hati dalam berkendara di jalan raya. Namun, tidak menutup kemungkinan bahwa seseorang tersebut dapat menghindari kecelakaan yang mungkin terjadi.

## **2. Kerugian yang Dialami**

Kecelakaan lalu lintas jalan dapat menyebabkan kerugian ekonomi yang cukup besar kepada korban, keluarga mereka, dan untuk negara-negara secara keseluruhan. Kerugian ini timbul dari biaya pengobatan (termasuk rehabilitasi dan penyelidikan insiden) serta mengurangi/kehilangan produktivitas (misalnya upah) untuk mereka yang tewas atau dinonaktifkan oleh cedera mereka, dan untuk anggota keluarga yang perlu mengambil waktu libur kerja (atau sekolah) untuk merawat yang terluka.<sup>(13)</sup>

Kerugian pada saat kecelakaan (Kerugian akibat kecelakaan dikategorikan atas dua kerugian) yaitu: <sup>(13)</sup>

- a. Kerugian Langsung adalah kerugian akibat kecelakaan yang langsung dirasakan dan membawa dampak terhadap organisasi atau perusahaan. Kerugian langsung berupa: Biaya pengobatan dan kompensasi serta kerusakan sarana dan prasarana.<sup>(13)</sup>

- b. Kerugian tidak langsung dapat berupa: kerugian jam kerja, dan kerugian sosial. <sup>(13)</sup>

Sebelum suatu kendaraan bermotor beroperasi, biasanya dilakukan pemeriksaan atau pengujian terhadap kendaraan. Pengujian kendaraan bermotor oleh masyarakat lebih dikenal dengan sebutan *kir*. Pengujian kendaraan bermotor atau *kir* adalah serangkaian kegiatan menguji atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, dan alat transportasi lain. Selain itu dalam PP No. 44 Tahun 1994 juga disebutkan bahwa pengujian kendaraan bermotor dilaksanakan dalam rangka menjamin keselamatan, kelestarian lingkungan, dan merupakan pelayanan umum. <sup>(14)</sup>

Pada dasarnya semua jenis kendaraan harus diuji kelayakannya, tetapi pada praktiknya hanya kendaraan angkutan umum dan mobil barang saja yang wajib diuji secara berkala. Kendaraan bermotor, kereta gandeng, kereta temple yang sudah diuji akan mendapatkan stiker yang wajib dipasang. <sup>(14)</sup>

Kecelakaan lalu lintas jalan telah diabaikan dari agenda kesehatan global selama bertahun-tahun, meskipun diprediksi dan dicegah. Bukti dari berbagai negara menunjukkan bahwa keberhasilan dramatis dalam mencegah kecelakaan lalu lintas jalan dapat dicapai melalui upaya yang melibatkan bersama, tetapi tidak terbatas pada sektor kesehatan. <sup>(7)</sup>

### 3. Pencegahan atau hal yang dapat dilakukan

Kecelakaan lalu lintas jalan dapat dicegah. Pemerintah perlu mengambil tindakan untuk mengatasi keselamatan jalan secara holistik, yang memerlukan keterlibatan dari berbagai sektor (transportasi, polisi, kesehatan, pendidikan) dan yang membahas keselamatan jalan, kendaraan, dan pengguna jalan sendiri.<sup>(7)</sup>

Hampir 1,24 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas di jalan. Antara 20 sampai 50 juta orang menderita luka non-fatal, dengan banyak menimbulkan cacat sebagai akibat dari cedera mereka.<sup>(7)</sup>

Kecelakaan lalu lintas jalan adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda, berusia 15-29 tahun. 91% dari kematian di dunia di jalan-jalan terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah, meskipun negara-negara ini memiliki sekitar setengah dari kendaraan di dunia. Setengah dari mereka yang meninggal dunia di jalan adalah "pengguna jalan rentan": pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengendara sepeda motor.<sup>(7)</sup>

Tanpa tindakan, kecelakaan lalu lintas jalan diperkirakan akan menghasilkan kematian sekitar 1,9 juta orang per tahun pada tahun 2020. Hanya 28 negara, yang mewakili 416 juta orang (7% dari populasi dunia), memiliki hukum yang memadai yang membahas semua lima faktor risiko (kecepatan, minum-mengemudi, helm, sabuk pengaman dan hambatan anak).<sup>(7)</sup>

Menurut Frank Bird, “*an, accident is undesired event that result in physical harm to a person or damage to property. It is usually the result of a contact with a source of energy (kinetic, electrical, chemical, thermal, etc.)*”<sup>(7)</sup>

Dari pengertian ini dapat diartikan bahwa terjadinya kecelakaan terkait 4 (empat) unsur yaitu manusia, peralatan, material, dan lingkungan yang saling berinteraksi dan bersama-sama menghasilkan suatu produk atau jasa. Kecelakaan dapat terjadi karena kondisi alat atau material yang kurang baik atau berbahaya. Kecelakaan juga dapat dipicu oleh kondisi lingkungan yang tidak aman seperti kebisingan lingkungan dan suhu udara yang melampaui ambang batas, dll. Selain itu kecelakaan juga dapat bersumber dari manusia yang melakukan kecelakaan di jalan raya.<sup>(7)</sup>

Setiap kecelakaan, baik cedera pada manusia, kebakaran ataupun kerusakan material dapat menimbulkan kerugian bagi individu yang mengalami, organisasi atau perusahaan yang terkait. Kerugian akibat kecelakaan dikategorikan atas kerugian langsung (direct cost) dan kerugian tidak langsung (indirect cost).<sup>(7)</sup>

Upaya pencegahan kecelakaan tidaklah mudah dan memerlukan upaya terencana dan menyeluruh. Pencegahan kecelakaan ibarat perang gerilya yang tidak pernah berakhir, upaya pencegahan kecelakaan tidak akan berhasil dengan upaya satu dua hari atau hanya bersifat program sesaat, tetapi

memerlukan kegiatan yang terus menerus selama kegiatan pemerintah masih berlangsung.<sup>(5)</sup>

Sementara itu, di Indonesia jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya dan kelalaian manusia merupakan faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Data Kepolisian Negara Republik Indonesia daerah Jawa Tengah pada wilayah kota besar Semarang mencatat dari bulan Januari hingga Juli tahun 2015 telah terjadi banyak kejadian kecelakaan lalu lintas dengan jumlah 337 kejadian, dan mayoritas kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor sebanyak 600 kendaraan bermotor. Menurut waktu kejadian kecelakaan terbanyak terjadi pada siang hari pukul 12.00-18.00 WIB dengan jumlah 145 kejadian.<sup>(3)</sup>

Kecelakaan yang terjadi menurut golongan profesi pelaku yang paling banyak mengalami kecelakaan lalu lintas adalah orang yang berprofesi swasta, dengan jumlah kecelakaan 663 pelaku. Golongan menurut usia pelaku yang sering mengalami kecelakaan lalu lintas adalah golongan usia 21-30 tahun dengan jumlah pelaku kecelakaan sebanyak 289 orang, namun pada usia 41-50 tahun pun juga menduduki peringkat ketiga yang berjumlah 140 orang dan usia 50 keatas berjumlah 168 orang.<sup>(3)</sup>

Menurut UU RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak terduga dan tidak sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna

jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi secara tunggal pada pengemudi maupun melibatkan pengguna jalan lain sehingga masalah kejadian kecelakaan lalu lintas yang cenderung meningkat setiap tahunnya perlu mendapat perhatian yang serius di Indonesia.<sup>(11)</sup>

Diketahui korban kecelakaan lalu lintas usia 51-60 tahun yang di dalamnya terdapat golongan usia pertengahan, jumlahnya meningkat pesat dari tahun sebelumnya. Dapat dikatakan bahwa golongan usia tersebut masih banyak yang menjadi pengguna jalan raya. Pada usia 51-60 tahun pertumbuhan rata-rata korban kecelakaan lalu lintas mencapai 73,34 % dan jumlah korbannya lebih banyak dari usia anak-anak (5-15 tahun). Dari hasil penelitian Rustxell P.Simanungkalit dan Yusandy Aswad yang dilakukan di medan dengan judul analisa faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di ruas jalan sisingamangaraja (STA 00+000-STA 10+000) kota medan. Memperoleh hasil bahwa karakteristik kecelakaan berdasarkan usia 41 – 45 tahun sebanyak 8,83 % dan usia diatas 45 tahun sebesar 21,82 % (84 orang), dan berdasarkan jenis pekerjaan Pegawai Negeri Sipil (PNS) di jalan sisingamangaraja medan sebesar 8,05 % dan pegawai swasta/karyawan sebesar 60%. Serta berdasarkan jenis kelamin laki-laki dan perempuan diperoleh hasil laki-laki 70,91 % dan perempuan sebesar 29,09 %, sehingga dapat disimpulkan

bahwa dari masing–masing karakteristik individu dapat mempengaruhi seseorang untuk mengalami suatu kecelakaan lalu lintas dan mempengaruhi seseorang dalam praktik safety riding.<sup>(15)</sup>

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Raditya Ariwibowo dengan judul hubungan antara umur, tingkat pendidikan, pengetahuan, sikap terhadap praktik *safety riding awareness* pada pengendara ojek sepeda motor di kecamatan banyumanik, menyatakan bahwa hasil penelitian menunjukkan bahwa Ada hubungan tiap masing-masing variabel, sebagian besar responden berumur tua (74%), sedangkan tingkat pendidikan berkelanjutan sebesar (70%), responden dengan pengetahuan *safety riding* yang kurang sebesar (56,5%), responden dengan sikap *safety riding* yang kurang sebesar(60,8%), serta responden dengan praktik *safety riding* yang kurang sebesar (56,5%).<sup>(16)</sup>

#### **4. Faktor Penyebab Kecelakaan**

Menurut teori green (2009) analisa kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh beberapa faktor yaitu, antara lain:

##### *a. Predisposing Factors:*

1. Karakteristik individu: Umur, Pendidikan, Jenis Kelamin, Pekerjaan, Pengalaman Kecelakaan\*,
2. Pengetahuan
3. Kepercayaan

4. Nilai
5. Persepsi
6. Sikap

*b. Enabling Factors:*

1. Fasilitas dan sarana yang memadai
2. SDM dan Keterampilan
3. Peraturan yang berlaku

*c. Reinforcing Factors:*

1. Keluarga
2. Teman
3. Guru
4. Petugas Kesehatan

Kecelakaan juga dapat disebabkan oleh faktor pemakai jalan (pengemudi dan pejalan kaki), faktor kendaraan dan faktor lingkungan (*Pignataro, 1973*). Pignataro juga menyatakan bahwa kecelakaan diakibatkan oleh kombinasi dari beberapa faktor perilaku buruk dari pengemudi ataupun pejalan kaki, jalan, kendaraan, pengemudi ataupun pejalan kaki, cuaca buruk ataupun pandangan yang buruk.<sup>(18)</sup>

*Hobbs (1979)* mengelompokkan faktor-faktor penyebab kecelakaan menjadi tiga kelompok, yaitu : Faktor pemakai jalan (manusia), Faktor kendaraan, Faktor jalan dan lingkungan.<sup>(19)</sup>

## 5. Karakteristik Kecelakaan

Menurut data yang telah diperoleh dari Kepolisian Negara Republik Indonesia daerah Jawa Tengah pada wilayah resor kota besar Semarang, karakteristik kecelakaan dapat digolongkan dalam beberapa jenis, yaitu: <sup>(3)</sup>

- a. Berdasarkan jenis kendaraan yang mengalami kecelakaan
- b. Berdasarkan waktu kejadian
- c. Berdasarkan pendidikan terakhir pelaku
- d. Berdasarkan pelaku kecelakaan menurut profesi pelaku
- e. Berdasarkan usia
- f. Berdasarkan pelanggaran yang dilakukan (misal: kecepatan tinggi, mendahului dari samping kiri, melanggar marka jalan/ rambu-rambu, melanggar jarak, tidak member tanda ketika akan belok kekanan/ kiri)
- g. Berdasarkan kendaraan yang terlibat / tipe tabrakan (tabrak depan, tabrak samping, tabrak runtun, tabrak belakang, out of control).

## 6. Pengalaman Kecelakaan

Menurut pengertian Kamus Besar Bahasa Indonesia, Pengalaman diartikan sebagai sesuatu yang pernah dialami (dirasai, dijalani, dan ditanggung) oleh seseorang. <sup>(20)</sup>

Sehingga dapat diartikan bahwa Pengalaman Kecelakaan adalah suatu peristiwa yang pernah dialami oleh seseorang ketika melakukan aktivitas, seperti berkendara, berjalan maupun

istirahat, baik peristiwa yang menyenangkan atau peristiwa yang menyedihkan, peristiwa yang menguntungkan atau merugikan.

## **F. Definisi dan Peran Guru**

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tahun 2008 Bab 1 ketentuan umum, Pasal 1 ayat 1 Tentang Guru, pengertian Guru adalah pendidik profesional dengan tugas utama mendidik, mengajar, membimbing, mengarahkan, melatih, menilai, dan mengevaluasi peserta didik pada pendidikan anak usia dini jalur pendidikan formal, pendidikan dasar, dan pendidikan menengah. Prinsip mengajar agar dapat melaksanakan tugas secara profesional, yaitu: <sup>(21)</sup>

1. Mampu membangkitkan semangat belajar, serta dapat menggunakan berbagai media dan sumber belajar yang bervariasi
2. Dapat membangkitkan minat untuk aktif dalam berfikir, mencari dan menemukan sendiri pengetahuan
3. Harus dapat membuat urutan (*sequence*) dalam pembelajaran dan penyesuaian dengan usia dan tahapan tugas
4. Perlu menghubungkan pelajaran dengan pengetahuan yang dimiliki siswa (*aprepsi*) agar siswa mudah dalam memahami pelajaran yang diterimanya
5. Wajib memperhatikan dan memikirkan korelasi/hubungan antara mata pelajaran dan atau praktikum nyata dalam kehidupan sehari-hari

6. Harus tetap menjaga konsentrasi belajar para siswa dengan cara memberikan kesempatan berupa pengalaman secara langsung (mengamati/meneliti dan menyimpulkan pengetahuan yang didapat)
7. Harus dapat mengembangkan sikap siswa dalam membina hubungan sosial baik dalam maupun diluar kelas
8. Harus menyelidiki dan mendalami siswa secara individual agar dapat melayani siswa sesuai dengan perbedaan tersebut.

### **PERAN GURU**

Seorang Guru di Sekolah Dasar memiliki peran yang berbeda dengan guru SLTP ataupun SLTA, guru SD adalah guru kelas. Setiap masing-masing guru dituntut untuk mampu mengajarkan semua mata pelajaran di SD, kecuali mata pelajaran Agama dan Pendidikan Jasmani Kesehatan. Sejalan dengan itu, guru SD mengajar dari jam pertama hingga jam terakhir, selain itu guru kelas memegang penuh kelas yang di pegangnya. Peran guru dalam satuan pendidikan dasar SD yaitu pendidik dan tenaga kependidikan. <sup>(22)</sup> Sedangkan peran seorang guru SMA sendiri yaitu sebagai fasilitator dan pembimbing (pengarah), pelatih, sebagai motivator dan mengembangkan nilai-nilai karakter seperti : kepedulian, kejujuran, keadilan, tanggung jawab, rasa hormat kepada diri sendiri dan orang lain. Sebenarnya tugas dan peran guru sebagai pendidik profesional sesungguhnya sangat kompleks, tidak terbatas pada saat interaksi proses belajar mengajar saja, tetapi guru juga bertugas sebagai pendidik, administrator, dan sebagainya sesuai standard kompetensi yang

telah ditetapkan oleh Peraturan Pemerintah pada bab 1.<sup>(12)</sup> Dengan asumsi bahwa profesi guru memiliki tingkat pengetahuan dan sikap serta perilaku yang lebih baik terkait perilaku/praktik *safety riding* pada saat berkendara sepeda motor.

Menurut UNDANG-UNDANG NOMOR 20 TAHUN 2003 TENTANG SISTEM PENDIDIKAN NASIONAL pada BAB VI jalur, jenjang dan jenis pendidikan bagian kesatu pasal 14, menyebutkan bahwa jenjang pendidikan formal terdiri atas pendidikan dasar, pendidikan menengah dan pendidikan tinggi. Bagian kedua pendidikan dasar pasal 17, berbunyi pendidikan dasar adalah pendidikan umum yang lamanya Sembilan tahun, diselenggarakan selama enam tahun di Sekolah Dasar atau sederajat dan tiga tahun di sekolah menengah pertama atau sederajat. Pendidikan dasar merupakan jenjang pendidikan yang melandasi jenjang selanjutnya yaitu sekolah menengah pertama atau sederajat.<sup>(6)</sup>

Bagian ketiga pendidikan menengah pasal 18, menyatakan bahwa pendidikan menengah merupakan lanjutan dari pendidikan dasar, yang terdiri atas pendidikan menengah umum dan pendidikan menengah kejuruan. Pendidikan menengah berbentuk Sekolah Menengah Atas (SMA), Madrasah Aliyah (MA), Sekolah Menengah Kejuruan (SMK), dan Madrasah Aliyah Kejuruan (MAK) atau bentuk lain yang sederajat.<sup>(6)</sup>

## G. Tahap-tahap perkembangan manusia

Beberapa pakar telah membagi tahap perkembangan setiap individu sejak pembuahan sampai akhir hayat mereka. Menurut Hurlock (1994:14) yang menyusun pentahapan perkembangan seperti berikut: <sup>(23)</sup>

1. Tahap Prenatal : Sebelum lahir
2. Tahap Bayi : sampai minggu ke-2
3. Masa Bayi : Akhir minggu ke-2 sampai akhir tahun ke-2
4. Awal masa kanak-kanak : 2-6 tahun
5. Akhir masa kanak-kanak : 6-10/12 tahun
6. Masa puber atau pramasa remaja : 10/12-13/14.
7. Masa remaja : 13/14-18 tahun.
8. Awal masa dewasa : 18-40 tahun. Usia pertengahan : 40-60 tahun
9. Masa tua atau usia lanjut : 60 tahun-meninggal

Penjelasan diatas menunjukkan bahwa proses perkembangan mengikuti pola tertentu sehingga dapat diramalkan. Meskipun demikian, setiap individu berbeda antara yang satu dengan yang lainnya. Hal ini terjadi karena setiap individu secara biologis dan genetis berbeda. Disamping itu, perkembangan juga dipengaruhi oleh perubahan budaya. Hal ini terjadi karena perkembangan individu dipengaruhi oleh penyesuaian diri terhadap perkembangan budaya. <sup>(23)</sup>

## H. Perilaku&Psikologi Kecelakaan Lalu Lintas

### 1. Perilaku Psikologi perkembangan

**Masa Puber** adalah periode tumpang tindih antara masa kanak-kanak dengan masa remaja. Dua tahun pertama masa puber berada pada masa kanak-kanak dan dua tahun berikutnya berada pada masa remaja. Menurut Hurlock (1996:184) menyatakan bahwa setelah anak-anak itu menentang secara seksual maka ia lalu disebut sebagai anak remaja.<sup>(23)</sup>

**Masa Remaja** Masa pencarian jati diri bagi siswa SMP, tentang perubahan perilaku, sikap, sosial dan juga kepribadian.<sup>(23)</sup>

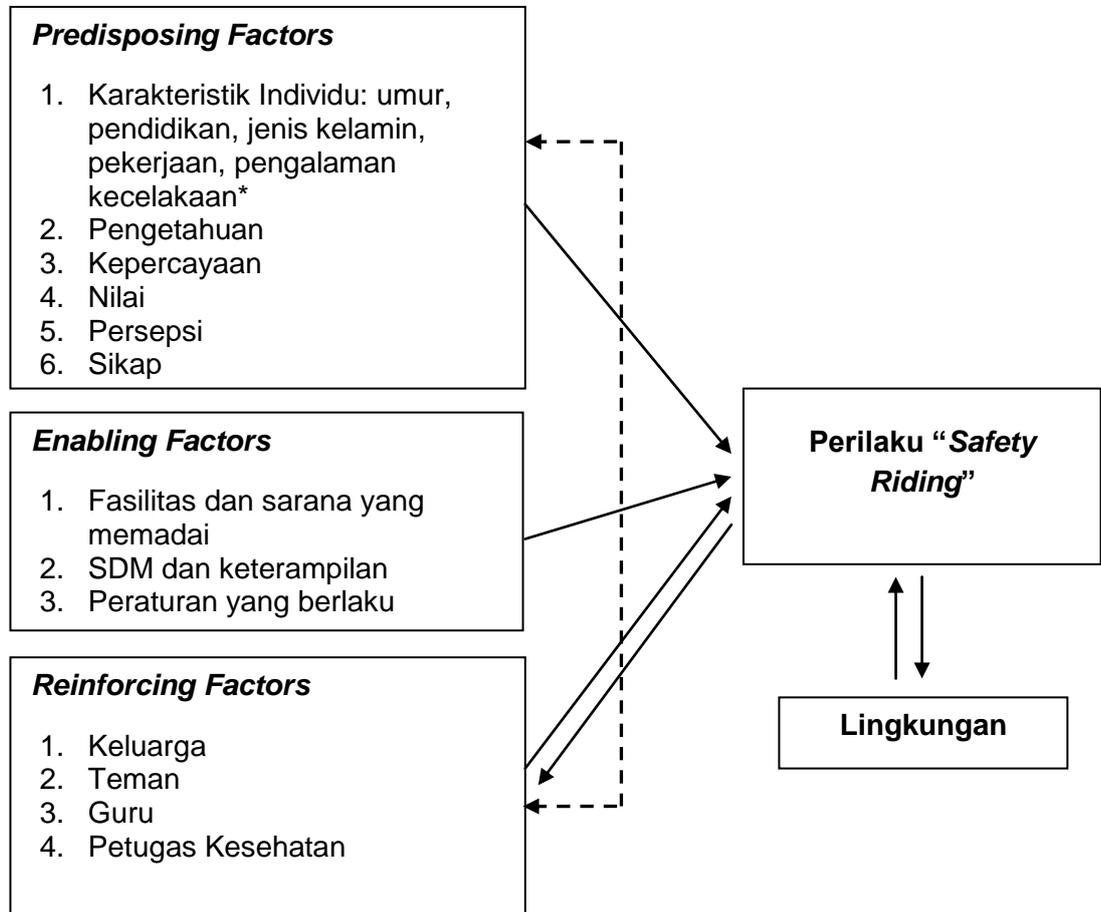
**Masa Dewasa** merupakan masa transisi, masa stres, karena usianya yang semakin bertambah, tanggung jawab yang di pikul pun semakin berat, menjadi sorotan saudara-saudaranya,<sup>(23)</sup>

**Masa Tua** yaitu berperilaku lebih bertanggung jawab terhadap perubahan sikap yang dilakukan terhadap orang lain ataupun anggota keluarga sendiri dan pada usia pertengahan ini para orang tua lebih menyukai kegiatan yang berbaur sosial ataupun kondisi yang memberikan kontribusi pada fungsi sosial yang baik sesuai usianya serta lebih berhati-hati terhadap bahaya yang mungkin akan terjadi pada dirinya, baik bahaya sosial ataupun umum.<sup>(23)</sup>

2. Dampak psikologi kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan hasil penelitian skripsi yang dilakukan Agung Tri Hanggoro Putro mahasiswa S1 Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta menjelaskan bahwa hasil analisis dari penelitian yang dilakukan yaitu responden yang pernah mengalami kecelakaan pada saat masa pengobatan dan pemulihan, semua responden mendapatkan pengawasan dan dukungan dari keluarga agar cepat sembuh dan kembali seperti semula, pada responden kedua selalu merasakan khawatir ketika mengendarai sepeda motor karena sudah pernah mengalami kecelakaan lalu lintas, sedangkan pada responden terakhir mengambil pengertian bahwa yang terjadi adalah tantangan hidupnya dan berupaya memperoleh kembali rasa positif diri.<sup>(24)</sup>

## I. Kerangka Teori



**Gambar 2.1 Kerangka Teori**

Sumber: Teori Green, *Behaviour as a consequence of cognition, environment, and genetics* 2009.<sup>(17)</sup>