

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Era globalisasi kemajuan pembangunan perekonomian serta teknologi semakin meningkat, salah satunya dibidang transportasi dari tahun ketahun semakin canggih. Adanya kemajuan transportasi kini manusia semakin terbantu guna menjalankan aktivitas sehari-hari, misalkan menggunakan sepeda motor atau mobil saat menempuh perjalanan. Tetapi terdapat sisi yang kurang baiknya, karena semakin banyak manusia memakai kendaraan dampak yang kurang baik bisa terjadi. Contohnya seperti sekarang ini semakin banyak angka kecelakaan baik pengendara sepeda motor maupun mobil (Aulia et al, 2020).

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global dengan tingkat kasus yang cukup tinggi. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kecelakaan Lalu Lintas diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda (Peraturan Pemerintah RI, 2009).

Perilaku mengemudi juga menjadi salah satu sebab adanya kecelakaan. Hal tersebut mengakibatkan pengemudi harus menyadari pentingnya *safety riding*. *Safety riding* merupakan perilaku mengemudi secara aman sehingga dapat membantu menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Hal tersebut berkaitan dengan tata cara berkendara yang aman, perlengkapan yang harus dipakai saat berkendara, serta kondisi yang memungkinkan untuk mengemudi. Pada dasarnya *safety riding* ialah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengendara lain (Wulandari, 2017).

Kecelakaan yang terjadi disebabkan berbagai faktor, yaitu bisa dari faktor manusia seperti mengantuk saat berkendara, pengemudi belum fasih dalam berkendara, kelelahan saat berkendara. Kemudian ada faktor kendaraan seperti tidak diceknya/ diservis dalam waktu yang lama. Faktor sarana prasarana seperti jalan berlubang dan jalan bergelombang. Ada juga faktor lingkungan seperti saat hujan dan berkabut mengakibatkan jarak pandang terbatas (Fitri, 2023).

Menurut WHO, terdapat 1,19 juta orang yang terancam kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi dan penumpang pada tahun 2023. Terdapat 20 - 50 juta orang yang mengalami cedera hingga kecacatan. Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama yang menewaskan anak-anak, remaja, hingga dewasa antara usia 5 - 29 tahun. Data WHO tahun 2023 menunjukkan dua pertiga penduduk meninggal akibat kecelakaan lalu lintas terjadi pada usia kerja (18-59 tahun). Kecelakaan lalu lintas mengakibatkan lebih dari 90% kematian terjadi di negara yang berpendapatan rendah dan menengah. Menurut WHO angka kecelakaan lalu lintas yang tertinggi di Negara Afrika dan terendah di Negara Eropa (WHO, 2023).

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia merupakan masalah yang terus meningkat di setiap tahunnya. Tahun 2020, terjadi kecelakaan lalu lintas dengan kasus sejumlah 100.028 kasus dan meningkat menjadi 103.645 kasus tahun 2021. Jumlah korban yang meninggal pada tahun 2020 sejumlah 23.529 jiwa dan di tahun 2021 jumlah korban meninggal sebanyak 25.266 jiwa. Kendaraan jenis sepeda motor mengalami kenaikan cukup tinggi yaitu 4,62%, diikuti mobil serta penumpang dan mobil muat barang masing-masing 4,12% dan 3,94% (BPS, 2021).

Provinsi Jawa Tengah tercatat dengan jumlah kejadian kecelakaan yang tinggi. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik tahun 2020 kejadian kecelakaan berjumlah 21.396 jiwa dengan luka ringan sebanyak 24.495 jiwa sedangkan luka berat sebanyak 48 jiwa dan korban meninggal sebanyak 3.508 jiwa. Tahun 2021 kejadian kecelakaan di Jawa Tengah berjumlah 22.521 korban dari banyaknya kejadian. Korban dengan luka ringan sebanyak 25.847 jiwa, korban luka berat sebanyak 77 jiwa, dan korban meninggal dunia sebanyak 3.750 jiwa (BPS, 2021).

Menurut Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Jawa Tengah Resor Wonogiri menyebutkan tahun 2021 kecelakaan lalu lintas yang terjadi sebanyak 771 kejadian meningkat pada tahun 2022 jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami peningkatan dengan angka 1.314 kejadian. Jumlah 101 korban meninggal dunia dan 1.437 korban mengalami luka ringan. Kemudian faktor penyebab terjadinya kecelakaan tersebut masih tinggi disebabkan manusia mencapai angka 967 kasus,

faktor sarana prasarana (jalan) sejumlah 278 kasus, dan 69 kasus disebabkan oleh faktor lingkungan (cuaca) dengan total kerugian materiil sebanyak 1.007.750.000 (Satlantas Wonogiri, 2022).

Berdasarkan uraian diatas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro dengan judul “Hubungan Antara Pengetahuan dan Sikap dengan Praktik *Safety Riding* Pada Remaja di Desa Pracimantoro Kecamatan Pracimantoro Kabupaten Wonogiri” karena angka kecelakaan yang cukup tinggi sehingga kecamatan Pracimantoro menempati angka ke tujuh dari 25 Kecamatan yang ada di Wonogiri dan hasil survei pendahuluan dengan kuesioner masih banyak ditemukan pengemudi sepeda motor di bawah umur dengan usia remaja (10-18 tahun) khususnya kalangan pelajar sudah diperbolehkan mengendarai sepeda motor di jalan raya dengan alasan untuk pergi sekolah dan bermain, serta lokasi Desa Pracimantoro lumayan dekat dengan sekolah selain itu juga dekat dengan jalan raya sehingga dengan mudah remaja berkendara yang kurang memperhatikan keselamatannya dapat berpotensi tinggi menimbulkan kecelakaan.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, terdapat rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut: adakah hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri?

### C. Tujuan Penelitian

#### 1. Tujuan Umum

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri.

#### 2. Tujuan Khusus

- a. Mendiskripsikan pengetahuan *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri.
- b. Mendiskripsikan sikap praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri.
- c. Mendiskripsikan praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri.
- d. Menganalisis hubungan antara pengetahuan dengan praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri.
- e. Menganalisis hubungan antara sikap dengan praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri.

#### D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah :

1. Bagi Desa Pracimantoro

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi pengetahuan bagi remaja khususnya di Desa Pracimantoro terkait pengetahuan dan sikap yang berkorelasi dengan praktik *safety riding* pada tempat yang diteliti, sehingga remaja bisa menekan angka kecelakaan dengan mematuhi aturan yang ada.

2. Bagi Kepolisian Resor Wonogiri

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pelatihan terhadap remaja tentang pentingnya menerapkan praktik *safety riding* yang aman.

3. Bagi Program Studi Kesehatan Masyarakat

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah bahan informasi atau bacaan mengenai hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan praktik *safety riding* serta diharapkan menambah informasi sebagai bahan pustaka program studi terkhusus peminatan keselamatan dan kesehatan kerja.

4. Bagi Peneliti Selanjutnya

Sebagai bahan informasi mengenai keselamatan berkendara serta dapat dijadikan masukan bagi peneliti lain yang berkaitan dengan praktik *safety riding*.

## E. Ruang Lingkup Penelitian

### 1. Lingkup Keilmuan

Penelitian ini merupakan bagian ilmu kesehatan masyarakat yang dititik beratkan pada peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja.

### 2. Lingkup Materi

Lingkup materi pada penelitian ini meliputi kajian tentang Kesehatan Masyarakat dalam bidang ilmu Keselamatan Kesehatan Kerja (K3) terkait dengan “hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan praktik *safety riding* pada remaja”.

### 3. Lingkup Lokasi

Lokasi penelitian ini dilakukan di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri.

### 4. Lingkup Metode

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian observasional analitik dengan pendekatan *cross sectional*.

### 5. Lingkup Sasaran

Sasaran dalam penelitian ini yaitu remaja (usia 10-18 tahun) pengendara sepeda motor di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri yang berjumlah 89 orang.

### 6. Lingkup Waktu

Penelitian ini dilakukan pada bulan November tahun 2023.

## F. Orisinalitas Penelitian

Tabel 1.1 Orisinalitas Penelitian

No	Nama, judul, tahun penelitian	Metode	Hasil	Persamaan	Perbedaan
1	Ridwan, Hubungan Antara Pengetahuan <i>Safety Riding</i> dengan Sikap <i>Safety Riding</i> Siswa Jurusan Teknik Otomotif SMK Negeri di Kota Makassar, 2021 (Ridman et al, 2021)	Jenis penelitian ini menggunakan jenis penelitian korelasional.	Penelitian ini menunjukkan terdapat hubungan antara pengetahuan <i>safety riding</i> dan sikap <i>safety riding</i> siswa jurusan Teknik otomotif SMK Negeri di Kota Makassar. Memiliki kekuatan hubungan sedang.	Variabel bebas pengetahuan. Metode pengumpulan data.	Jenis penelitian Obyek penelitian Variabel dependen (terikat) yang diteliti. Jumlah responden.
2	Taroreh et al, Hubungan Antara Pengetahuan dan Sikap Tindakan <i>Safety Riding</i> pada Komunitas Motor Honda CBR Manado <i>Community</i> (CMC), 2019 (Taroreh et al., 2019)	Penelitian ini menggunakan metode observasi dengan pendekatan <i>cross sectional study</i> .	Hasil penelitian ini terdapat hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan tindakan <i>safety riding</i> pada komunitas motor honda CBR Manado <i>Community</i> (CMC).	Variabel bebas adalah pengetahuan dan sikap. Menggunakan pendekatan <i>cross sectional</i> . Menggunakan instrumen penelitian koesioner	Obyek penelitian Jumlah responden.

No	Nama, judul, tahun penelitian	Metode	Hasil	Persamaan	Perbedaan
3	Mirfan et al, Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku <i>Safety Riding</i> Pada Pelajar SMA Negeri 1 Lubuk Alung di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021, 2021 (Keselamatan et al., 2021)	Menggunakan metode kuantitatif dengan desain <i>cross sectional</i>	Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan perilaku <i>safety riding</i> , dan tidak ada perbedaan perilaku <i>safety riding</i> antara jenis kelamin	Variabel bebas yaitu pengetahuan dan sikap. Menggunakan metode kuantitatif dengan desain <i>cross sectional</i> .	Variabel dependen, populasi, jumlah sampling, Teknik sampling
4	Ummah et al, Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Kepatuhan <i>Safety Riding</i> Pada Pengemudi Ojek Offline di Area Makam Sunan Giri Gresik, 2023 (Ummah et al., 2023)	Penelitian menggunakan kuantitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan berkendara dengan kepatuhan <i>safety riding</i> pada tukang ojek offline di area makam Sunan Giri Gresik	Instrumen penelitian menggunakan kuesioner, rumus penentuan besar sampel	Variabel dependen, populasi, jumlah sampel, lokasi.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Kajian Teori**

##### **1. Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)**

*Safety riding* ialah sikap pengemudi yang aman, dimana dapat mencegah terjadinya kecelakaan. *Safety riding* adalah dasar dari pelatihan berkendara aman yang bertujuan untuk keselamatan pengemudi dan penumpang. *Safety riding* dibuat untuk meningkatkan pemahaman pengendara terhadap pentingnya keselamatan berkendara (Ariwibowo, 2013). Keselamatan berkendara (*safety riding*) adalah salah satu cara dalam mengurangi angka kecelakaan lalu lintas (Muryatma, 2018). Keselamatan berkendara berhubungan dengan cara berkendara aman, pelengkapan, kondisi si-pengendara yang sehat, dan kondisi kendaraan yang akan digunakan (Wulandari et al, 2017).

Persyaratan mengemudi berdasarkan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Pasal 77 ialah setiap orang yang mengemudi di jalan wajib memiliki SIM. Surat izin yang dimaksud ialah surat izin mengemudi berdasarkan kendaraan yang dipakai saat di jalan, dengan kata lain pengemudi yang memiliki surat izin mengemudi sudah memiliki kompetensi mengemudi yang diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri. Syarat lain untuk memiliki surat izin mengemudi sebagaimana Pasal 81 menyatakan harus memenuhi persyaratan usia yaitu minimal usia 17 tahun. Syarat administratif

seperti memiliki kartu identitas (berupa KTP), pengisian formulir permohonan. Syarat kesehatan berupa sehat jasmani dan rohani. Syarat lulus ujian berupa ujian teori, ujian praktik, dan uji keterampilan (Peraturan Pemerintah RI, 2009).

Kelengkapan kendaraan saat berkendara sangat penting untuk dilengkapi. Seperti kaca spion pada motor, plat kendaraan, STNK dan SIM (Setyowati, 2020). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu lintas dan angkutan jalan pasal 13 ayat 2 menyatakan bahwa terdapat persyaratan keselamatan kendaraan bermotor melalui terdapat penerbitan sertifikat uji tipe kendaraan bermotor, sudah melaksanakan inspeksi, audit, dan pemantauan unit pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor, dan terminal (Peraturan Pemerintah, 2017). Pemerintah Indonesia (2009), menyatakan bahwa setiap pengemudi tidak melengkapi STNK akan dipidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000. Bagi pengemudi sepeda motor yang tidak dapat menunjukkan SIM akan dipidana kurungan paling lama 1 bulan dan/atau denda paling banyak Rp 250.000.

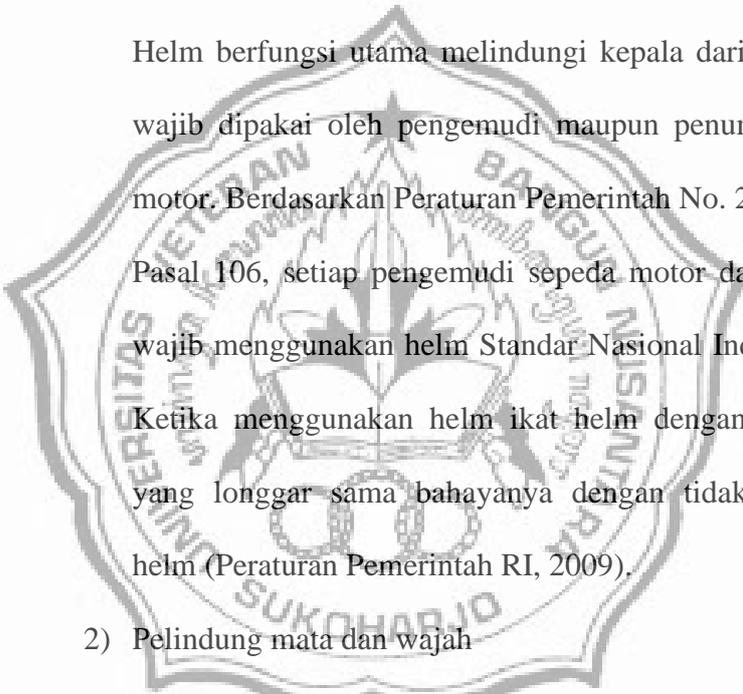
Berkendara dengan tubuh sehat dan fit merupakan hal penting dan harus diperhatikan, jika tubuh pengendara sehat perjalanan akan aman dan selamat sampai tujuan. APD juga wajib dipakai bagi pengendara maupun penumpang sepeda motor saat mengendarai sepeda motor. Hal ini berguna untuk meningkatkan keselamatan saat mengendarai

sepeda motor. Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 57 menyatakan bahwa setiap kendaraan sepeda motor wajib menggunakan perlengkapan sepeda motor. Berikut adalah prosedur untuk mengendarai sepeda motor :

#### **a. Alat Pelindung Diri (APD) dalam Berkendara**

Adapun APD yang harus di gunakan saat berkendara :

##### 1) Helm



Helm berfungsi utama melindungi kepala dari benturan dan wajib dipakai oleh pengemudi maupun penumpang sepeda motor. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2009 Pasal 106, setiap pengemudi sepeda motor dan penumpang wajib menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI). Ketika menggunakan helm ikat helm dengan benar. Helm yang longgar sama bahayanya dengan tidak mengenakan helm (Peraturan Pemerintah RI, 2009).

##### 2) Pelindung mata dan wajah

Mata dan wajah harus dilindungi dari angin, debu, hujan. Untuk hewan kecil dan bebatuan, pelindung wajah dapat memberikan perlindungan. Pelindung mata dan wajah harus memenuhi standar yang berlaku. Tidak boleh ada goresan, batasi jarak atau perspektif pengemudi dan cukup stabil untuk mencegah tergelincir.

Dalam hal ini, pelindung wajah harus memenuhi persyaratan standar yaitu hampir bebas goresan, tidak membatasi jarak pandang ke berbagai arah, dan dipasang dengan kuat untuk mencegah perpindahan yang mudah. Hati-hati jika memakai kacamata. Pastikan kacamata cocok untuk berkendara motor dan tahan terhadap benturan.

### 3) Sarung tangan

Sarung tangan juga mengurangi paparan langsung terhadap matahari maupun angin. Memperhatikan kondisi cuaca saat berkendara dan minimalakan risiko cedera dalam kecelakaan lalu lintas. Menahan benturan, goresan, dan benda keras merupakan standar dalam sarung tangan sepeda motor. Selain itu, sarung tangan harus nyaman dipakai dan memiliki kemampuan menahan setir dengan baik (Srisantyorini et al, 2021).

Sarung tangan yang akan digunakan harus dirancang untuk berkendara sepeda motor. Kulit atau bahan sintetis berkualitas tinggi lainnya memberikan perlindungan tangan dan memungkinkan mencengkeram setang dengan benar dan tetap mampu mengendalikan sepeda motor. Terdapat lubang sirkulasi, memiliki ruang yang untuk jari. Tekuk tangan saat mengendarai sepeda motor dan pastikan tangan terlindungi dan nyaman saat berkendara (Srisantyorini et al, 2021).

#### 4) Pakaian pelindung

Pakaian yang tepat melindungi dari cedera mudah dijumpai oleh pengguna jalan lain dan memastikan kenyamanan ketika mengemudi. Pengendara sepeda motor dipengaruhi oleh banyak hal seperti kondisi cuaca yang berbeda. Mengemudi dalam cuaca dingin dapat menyebabkan demam dan kelelahan. Bahkan dalam cuaca cerah, angin bertiup tanpa perlindungan yang memadai dapat menyebabkan penurunan suhu tubuh. Akibatnya dapat gangguan konsentrasi dan menurunkan refleksi. Pakaian yang sesuai saat mengemudi ialah pakaian yang dapat melindungi dari cuaca dingin, panas, angin dan matahari misalkan, jaket dan celana panjang (Srisantyorini et al, 2021)

#### 5) Sepatu

Sepatu berfungsi untuk melindungi kaki atau/ mengurangi tingkat keparahan luka apabila terjadi kecelakaan (Setyowati, 2020). Bahan sepatu bagi pesepeda motor terbuat dari kulit atau bahan sintetis yang kuat serta alas kaki mampu menapak dengan baik (Srisantyorini et al, 2021).

## 2. Definisi Pengetahuan

Pengetahuan adalah hasil dari mengerti dan muncul setelah melakukan penginderaan (seperti melihat, mendengar, mencium, merasa, dan meraba) pada suatu objek. Seseorang tidak bisa

menentukan tindakan dan mengambil keputusan tanpa pengetahuan (Hikmawati, 2020). Menurut Notoatmodjo tahun 2002 dalam Rachmawati (2019), menyatakan bahwa tingkat pendidikan, informasi, budaya, dan pengalaman merupakan faktor yang mempengaruhi pengetahuan.

#### a. Tingkatan Pengetahuan

Menurut Notoatmodjo (2012) dalam (Rachmawati, 2019), pengetahuan seseorang mempunyai tingkatan yang berbeda, antara lain :

##### 1) Tahu (*Know*)

Mengingat materi yang sebelumnya sudah dipelajari. Tahu ini merupakan tingkat pengetahuan yang paling rendah, karena mengingat kembali (*recall*) sesuatu yang pernah dipelajari.

##### 2) Memahami (*Comprehension*)

Dapat diartikan sebagai kemampuan menjelaskan topik dengan benar dan dapat menjelaskan materi dengan benar pula.

##### 3) Aplikasi (*Application*)

Merupakan kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari sesuai dengan situasi dan kondisi yang ada.

##### 4) Analisis (*Analysis*)

Merupakan kemampuan untuk menjabarkan materi atau suatu objek kedalam komponen-komponen dalam suatu struktur organisasi dan masih ada kaitan satu sama lain.

5) Sintesis (*Synthesis*)

Ialah kemampuan meletakkan atau menghubungkan bagian-bagian kedalam bentuk keseluruhan yang baru.

6) Evaluasi (*Evaluation*)

Merupakan kemampuan untuk melakukan penilaian terhadap suatu objek/materi.

**b. Pengukuran Pengetahuan**

Pengukuran pengetahuan dapat dilakukan dengan wawancara atau mengisi angket dengan materi terukur pada subjek atau sering disebut responden (Rachmawati, 2019).

Menurut Budiman dan Riyanto (2013) tingkat pengetahuan dikategorikan menjadi dua kelompok apabila respondennya adalah Masyarakat umum, yaitu:

- 1) Kategori baik apabila nilainya  $>50\%$
- 2) Kategori kurang baik nilainya  $<50\%$ . (Budiman et al, 2013).

**3. Definisi Sikap**

Sikap merupakan konsep yang sangat penting dalam psikologi sosial, karena merupakan aktivitas persepsi dan kecenderungan bertindak. Sikap adalah kehendak sistem saraf untuk merespon. Sikap seseorang terhadap suatu obyek adalah perasaan mendukung (*favorable*), atau perasaan yang tidak mendukung/ netral (*unfavorable*) terhadap obyek tertentu (Notoatmodjo, 2014).

### a. Faktor Pembentukan Sikap

Menurut Kristina (2007) dalam (Rachmawati, 2019) faktor yang mempengaruhi pembentukan sikap antara lain :

#### 1) Pengalaman Pribadi

Pengalaman akan menimbulkan pengaruh terhadap perilaku berikutnya.

#### 2) Orang Lain

Seseorang cenderung memiliki sikap sesuai dengan lingkungannya. Orang yang dianggap berpengaruh ialah orang tua dan teman.

#### 3) Kebudayaan

Kebudayaan akan mempengaruhi pembentukan sikap seseorang. Misalkan jawa terkenal dengan orang yang alus.

#### 4) Media massa

Berbagai media massa seperti televisi, radio, surat kabar, internet yang menyampaikan pesan berisi sugesti dapat mengarahkan pada opini sehingga mampu membentuk sikap.

#### 5) Lembaga Pendidikan dan Lembaga agama

Pembentukan sikap dalam faktor Lembaga Pendidikan dan Lembaga agama sangat besar pengaruhnya dikarenakan lembaga ini menjadi dasar pembelajaran. Seperti pemahaman baik dan buruk ataran boleh dan tidak boleh.

#### 6) Faktor emosional

Pembentukan sikap kadang didasari oleh emosi, hal tersebut berfungsi sebagai pengalihan dorongan pertahanan ego. Sikap yang didasari emosional biasanya hanya sementara atau segera berlalu.

#### b. Tingkatan Sikap

Sikap juga memiliki tingkatan :

##### 1) Menerima (*Receiving*)

Bahwa seseorang (subjek) mau dan menerima stimulus yang diberikan (objek).

##### 2) Merespon (*Responding*)

Menanggapi atau menjawab apabila ditanya, mengerjakan saat ada tugas diberikan merupakan sebagian dari sikap.

##### 3) Menghargai (*Valuing*)

Mampu memberikan nilai yang baik dan tidak merendahkan hal-hal stimulus yang diterima.

##### 4) Bertanggungjawab (*Responsible*)

Bertanggungjawab atas segala sesuatu yang dipilih serta mampu mengambil risiko yang akan diterima merupakan sikap yang paling tinggi (Rachmawati, 2019).

#### c. Pengukuran Sikap

Sikap dapat diukur dengan cara langsung dan tidak langsung. Pengukuran sikap secara langsung dengan cara menanyakan

pendapat atau pernyataan pada responden. Sedangkan secara tidak langsung dilakukan dengan cara pernyataan-pernyataan hipotesis ditanyakan ke responden.

#### **4. Definisi Perilaku *Safety Riding***

Perilaku adalah kegiatan atau aktivitas manusia. Perilaku dipengaruhi oleh faktor genetik (keturunan) dan lingkungan. Perilaku *safety riding* merupakan aktivitas atau kegiatan yang dilakukan sesaat atau sebelum berkendara. Menurut Skinner (1938) dalam Rachmawati (2019) mengemukakan perilaku adalah hasil respon seseorang dari rangsangan dari luar (Rachmawati, 2019).

##### **a. Bentuk perilaku**

Perilaku dibedakan menjadi 2 bentuk (Rachmawati, 2019), yaitu:

- 1) Bentuk perilaku tertutup adalah respon yang ada dalam diri seseorang sehingga tidak dapat diamati oleh orang lain. Misalnya, pengetahuan, sikap, dan pikiran.
- 2) Bentuk perilaku terbuka adalah respon terhadap suatu stimulus disertai tindakan nyata sehingga dapat dilihat orang lain.

##### **b. Faktor yang mempengaruhi perilaku**

Menurut teori Lawrence Green (1980) dalam (Rachmawati, 2019), menyatakan faktor yang menentukan perilaku yaitu:

1) Faktor Predisposisi (*Predisposing Factor*)

Faktor predisposisi adalah faktor yang mempermudah terjadinya perilaku, misalkan sikap, pengetahuan, kepercayaan, dan nilai-nilai.

2) Faktor Pemungkin (*Enabling Factor*)

Faktor pemungkin adalah faktor yang memungkinkan terjadinya perilaku, misalkan sarana dan prasarana.

3) Faktor penguat (*Reinforcing Factor*)

Faktor penguat adalah faktor yang memperkuat terjadinya perilaku, misalkan dukungan keluarga, peran teman sebaya.

## 5. Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kecelakaan Lalu Lintas diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda (Peraturan Pemerintah RI, 2009).

### 1) Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 229, menggolongkan kecelakaan lalu lintas dapat dibagi kedalam 3 (tiga) golongan, yaitu:

- a) Kecelakaan lalu lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/ atau barang.
- b) Kecelakaan lalu lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- c) Kecelakaan lalu lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban luka berat atau meninggal dunia.

## 2) Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dampak kecelakaan lalu lintas berdasarkan kondisi korban dibagi menjadi 3 (tiga), yaitu:

- a) Luka ringan, adalah luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang tidak memerlukan perawatan inap di rumah sakit.
- b) Luka berat, adalah luka yang mengakibatkan korban jatuh sakit membutuhkan perawatan di rumah sakit lebih dari 30 hari semenjak kejadian kecelakaan dan mengakibatkan kecacatan.
- c) Meninggal dunia, adalah korban kecelakaan dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.

### 3) Faktor yang Menyebabkan Kecelakaan:

#### a) Faktor Manusia atau/ Tindakan Tidak Aman (*Unsafe Action*)

Faktor manusia merupakan faktor terpenting dalam suatu kejadian. Hampir semua kecelakaan didahului oleh pelanggaran rambu lalu lintas (Susilawati, 2023). Pelanggaran dapat terjadi karena kurangnya pengetahuan dan keterampilan, sikap masa bodoh terhadap aturan, sikap dan tingkah laku yang tidak aman, kelelahan, kurang sehat, kurang konsentrasi (Rahardjo, 2014). Faktor manusia ini dapat disengaja atau tidak disengaja, seperti kurangnya pengetahuan tentang keselamatan berkendara menjadi salah satu faktor timbulnya kecelakaan lalu lintas

#### b) Faktor Lingkungan atau/ Kondisi Tidak Aman (*Unsafe Condition*)

##### (1) Kondisi kendaraan

Kecelakaan bisa disebabkan oleh kondisi kendaraan yang kurang baik. Kondisi kendaraan kurang baik seperti rem tidak berfungsi dengan baik, ban pecah, lampu redup atau/ mati. Maka dari itu, pengendara harus melakukan service motor dengan rutin (Fitri et al, 2023).

##### (2) Kondisi cuaca

Kecelakaan juga dapat dipengaruhi cuaca, jika cuaca hujan atau berkabut maka jarak pandang pengendara terbatas

serta jalan rusak dan jalan berlubang tidak terlihat (Fitri et al, 2023). Hal yan harus diperhatikan saat cuaca buruk seperti kondisi jalan basah, jarak beriring-iringan, jarak pandang, dan cara mengendalikan jika tergelincir (Rahardjo, 2014).

### (3) Kondisi jalan

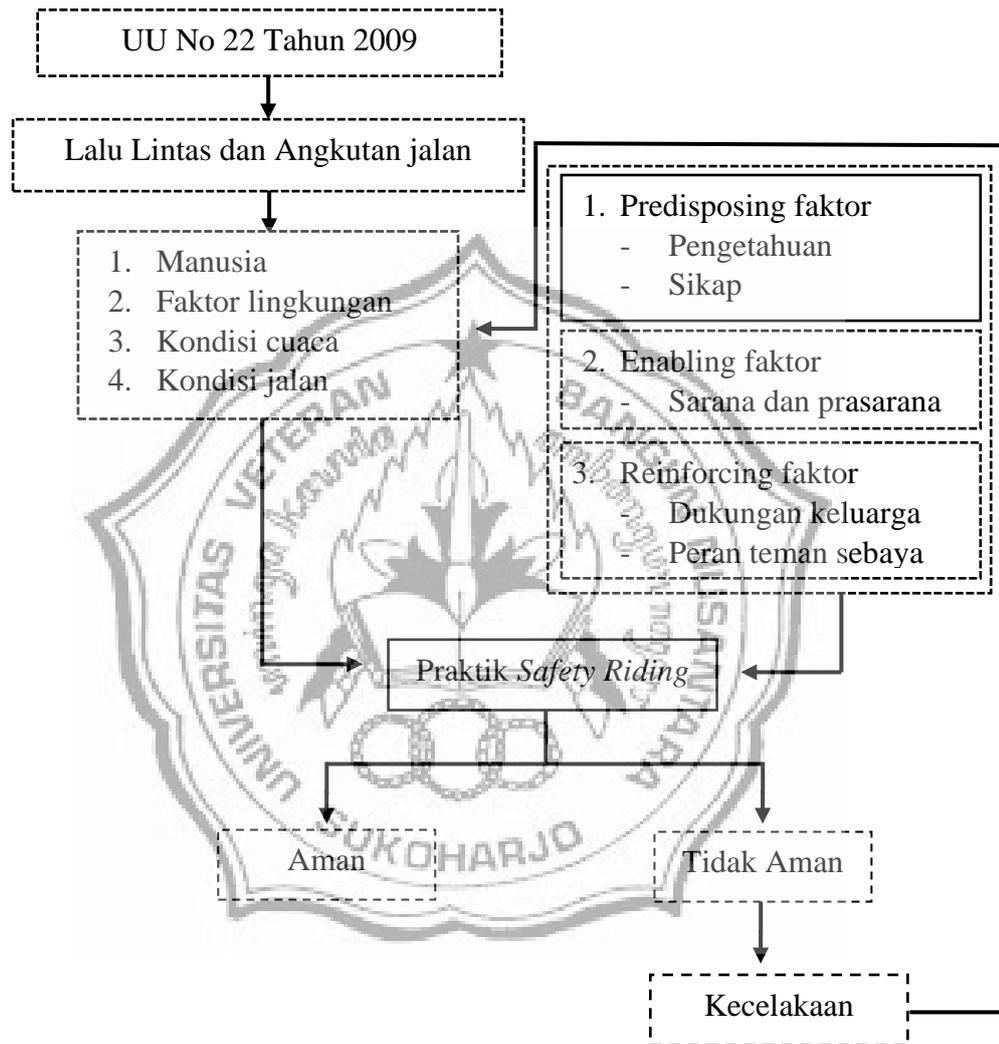
Kondisi jalan juga mempengaruhi kasus kecelakaan lalu lintas misalkan jalan berlubang, jalan rusak, jalan licin, jalan menikung, jalan yang kurang penerangannya, hal tersebut rawan menyebabkan kecelakaan (Fitri, 2023).

Dilihat dari UU No 37 Tahun 2017 dalam pasal 13 menyatakan bahwa penurunan fatalitas akibat kecelakaan sebagai dampak kecelakaan lalu lintas di tindak secara langsung melalui pemenuhan laik fungsi jalan. Kenyataannya masih banyak jalan yang kurang laik sehingga faktor pendorong kecelakaan masih tinggi (Peraturan Pemerintah, 2017).

## B. Kerangka Teori

Kerangka teori dalam penelitian ini disusun berdasarkan rangkuman tinjauan teori yang ada. Faktor yang mempengaruhi praktik *safety riding* menurut Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu manusia, kondisi kendaraan, kondisi cuaca, kondisi jalam. Menurut teori Lawrence Green (1980) antara lain

pengetahuan, sikap, sarana prasarana, dukungan keluarga, dan peran teman sebaya. Dalam penelitian ini pengetahuan dan sikap menjadi faktor yang akan diteliti. Kerangka teori digambarkan sebagai berikut :



Bagan 2.1 Kerangka Teori

Sumber : Undang-Undang No 22 Tahun 2009 (2009), modifikasi teori Lawrence Green (1980) dalam Rachmawati (2019)

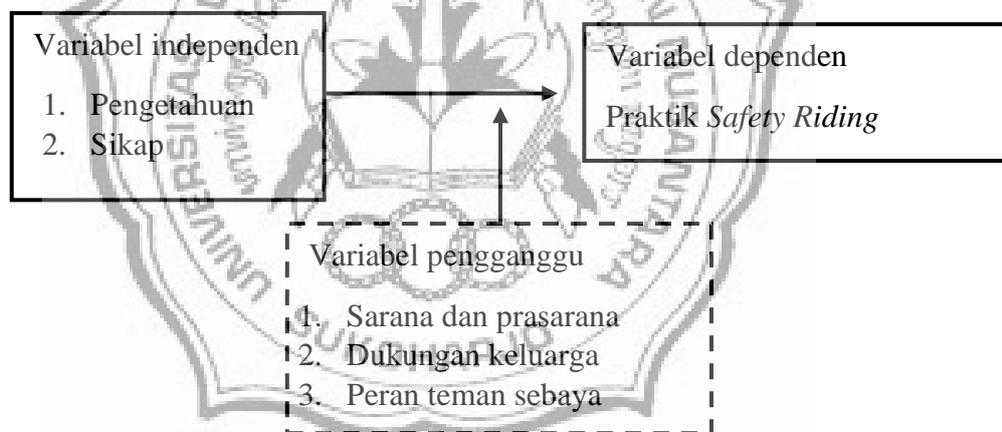
Keterangan :

————— : Diteliti

----- : Tidak Diteliti

### C. Kerangka Konsep

Kerangka konsep penelitian ialah uraian tentang hubungan atau kaitan antara konsep satu dengan lainnya dari masalah yang akan diteliti. Karena terbatasnya peneliti maka tidak semua faktor praktik *safety riding* akan diteliti, jadi faktor lain menjadi variabel pengganggu akan dikendalikan (Swarjana, 2015). Variabel bebas dari penelitian ini adalah pengetahuan dan sikap. Variabel terikat yaitu praktik *safety riding*, sedangkan variabel perancu ialah sarana prasarana, dukungan keluarga, dan peran teman sebaya, yang digambarkan dalam kerangka konsep berikut ini:



Bagan 2.2 Kerangka Konsep

#### D. Hipotesis

Hipotesis dalam penelitian ini sebagai berikut :

- a. Ada hubungan antara pengetahuan dengan praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro Kecamatan Pracimantoro Kabupaten Wonogiri.
- b. Ada hubungan antara sikap dengan praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro Kecamatan Pracimantoro Kabupaten Wonogiri.

