



**KONTROL PERILAKU BERKENDARA REMAJA LAKI-LAKI
DAN PEREMPUAN
(STUDI PADA REMAJA SMK MUHAMMADIYAH 02
PALERAN KABUPATEN JEMBER)**

SKRIPSI

Oleh

**Dwi Kurnia Puspitasari
NIM 142110101028**

**BAGIAN PROMOSI KESEHATAN DAN ILMU PERILAKU
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS JEMBER
2018**



**KONTROL PERILAKU BERKENDARA REMAJA LAKI-LAKI
DAN PEREMPUAN
(STUDI PADA REMAJA SMK MUHAMMADIYAH 02
PALERAN KABUPATEN JEMBER)**

SKRIPSI

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat
untuk menyelesaikan Program Pendidikan S-1 Kesehatan Masyarakat
dan mencapai gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat

Oleh

**Dwi Kurnia Puspitasari
NIM 142110101028**

**BAGIAN PROMOSI KESEHATAN DAN ILMU PERILAKU
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS JEMBER
2018**

PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan syukur Alhamdulillah atas kehadiran Allah SWT, skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Kedua orang tua yaitu Ibu Siti Ajawiyah dan Bapak Subagiyo yang telah memberikan limpahan kasih sayang, doa, serta dukungan dalam menyelesaikan pendidikan perguruan tinggi.
2. Kakak tersayang yaitu Ira Puspitasari serta adik tersayang yaitu Rayvan Nur Asfa Fadil yang telah memberikan doa dan dukungan.
3. Pengajar dan pendidik penulis dari TK, SD, SMP, SMA hingga Perguruan Tinggi yang telah memberikan ilmu dan pengalaman belajar yang berharga.
4. Agama, Negara, dan Almamater tercinta Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

MOTTO

Dan sesungguhnya Kami benar-benar akan menguji kalian, sehingga Kami mengetahui orang-orang yang bersungguh-sungguh dalam agama Allah dan

orang-orang yang bersabar diantara kalian

(Terjemahan Surat Muhammad ayat 31) *)

“Wahai orang-orang yang beriman! Bersabarlah kamu dan kuatkanlah kesabaranmu.”

(Terjemahan Surat Ali Imran ayat 200) **)

“Sesungguhnya Allah bersama orang-orang yang sabar”

(Terjemahan Surat Al Anfal 46) ***)

***)) Departemen Agama Republik Indonesia. 2010. Al-Qur'an dan Terjemahan. Bandung: CV Penerbit Diponegoro.

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Dwi Kurnia Puspitasari

NIM : 142110101028

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul : *Kontrol Perilaku Berkendara Remaja Laki-Laki dan Perempuan (Studi Pada Remaja SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember)* adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan substansi disebutkan sumbernya, dan belum pernah diajukan pada instansi manapun, serta bukan plagiat. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan skripsi ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember,

Yang menyatakan,

Dwi Kurnia Puspitasari

NIM 142110101028

PEMBIMBINGAN

SKRIPSI

**KONTROL PERILAKU BERKENDARA REMAJA LAKI-LAKI
DAN PEREMPUAN
(STUDI PADA REMAJA SMK MUHAMMADIYAH 02
PALERAN KABUPATEN JEMBER)**

Oleh :

Dwi Kurnia Puspitasari

NIM 142110101028

Dosen Pembimbing Utama

: Drs. Husni Abdul Gani, M.S.

Dosen Pembimbing Anggota

: Reny Indrayani, S.KM., M.KKK.

PENGESAHAN

Skripsi berjudul *Kontrol Perilaku Berkendara Remaja Laki-Laki dan Perempuan (Studi Pada Remaja SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember)* telah diuji dan disahkan oleh Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember pada :

Hari : Kamis

Tanggal : 26 Juli 2018

Tempat : Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember

Pembimbing

1. DPU : Drs. Husni Abdul Gani, M.S.

NIP. 195608101983031003

2. DPA : Reny Indrayani, S.KM., M.KKK.

NIP. 198811182014042001

Tanda Tangan

(.....)

(.....)

Penguji

1. Ketua : Mury Ririanty, S.KM., M.Kes.

NIP. 198310272010122003

2. Sekretaris : Yunus Ariyanto, S.KM., M.Kes.

NIP. 197904112005011002

3. Anggota : Agus Yudi Kurniawan

NRP. 78080066

(.....)

(.....)

(.....)

Mengesahkan

Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat

Universitas Jember

Irma Prasetyowati, S.KM., M.Kes

NIP. 198005162003122002

RINGKASAN

Kontrol Perilaku Berkendara Remaja Laki-Laki dan Perempuan (Studi Pada Remaja SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember); Dwi Kurnia Puspitasari; 142110101028; 2018; 106 Halaman; Bagian Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah kesehatan masyarakat serta menjadi penyebab utama kematian dan cedera di seluruh dunia. Data Riskesdas menyebutkan peningkatan proporsi kecelakaan sepeda motor terbanyak terjadi pada umur 15-24 tahun. Kelompok yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas dilihat dari tingkat pendidikan didominasi oleh pelajar SMA/SMK sederajat. Menurut Laporan Survey Daerah Rawan Kecelakaan Dinas Perhubungan Kabupaten Jember menyatakan bahwa Kabupaten Jember menjadi salah satu wilayah *black spot* atau area rawan kecelakaan. Berdasarkan data pada bagian Laka Lantas Jember pada tahun 2017 tingkat kecelakaan tertinggi terdapat pada Jalan Gambirono, Kecamatan Bangsalsari. Salah satu sekolah yang berada di jalan Gambirono dengan siswa pengguna sepeda motor terbanyak sebagai alat transportasi menuju ke sekolah yaitu SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember. Seseorang yang memiliki kontrol diri yang tinggi akan melakukan perilaku aman berkendara. Jenis kelamin memberikan pengaruh pada disiplin berlalu lintas seorang pengendara, dalam hal ini laki-laki lebih sembrono dalam mengemudi dibandingkan dengan perempuan. Berdasarkan uraian tersebut, tujuan dari penelitian ini adalah untuk menggambarkan kontrol perilaku berkendara remaja laki-laki dan perempuan SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember.

Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif jenis penelitian deskriptif. Pengumpulan data dengan menggunakan angket dan disertai observasi sederhana. Teknik pengambilan sampel menggunakan *total sampling*. Sampel dalam penelitian ini yaitu seluruh siswa-siswi yang mengemudikan sepeda motor sebagai

alat transportasi dari tempat tinggal menuju ke sekolah dan melewati Jalan Gambirano. Jumlah total sampel adalah 76 responden, dengan uraian 53 remaja laki-laki dan 23 remaja perempuan. Variabel yang diteliti yaitu jenis kelamin, usia, pengalaman berkendara, pengetahuan *safety riding*, *self control*, *perceived behavior control* berkendara, dan intensi berperilaku aman berkendara berdasarkan tinjauan jenis kelamin.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah responden mayoritas berjenis kelamin laki-laki, responden sebagian besar berada pada kisaran umur 15-18 tahun yang termasuk dalam kategori remaja pertengahan, baik responden laki-laki maupun perempuan keduanya didominasi oleh penilaian pengalaman berkendara yang buruk, dan pada pengetahuan *safety riding* responden laki-laki didominasi penilaian kategori rendah, sedangkan perempuan didominasi penilaian kategori tinggi. Jenis kelamin, usia, pengalaman, dan pengetahuan merupakan bagian dari latar belakang individu yang secara tidak langsung dapat mempengaruhi intensi dan selanjutnya berperan dalam membentuk perilaku. Gambaran *self control* berkendara remaja pada responden laki-laki didominasi penilaian kategori rendah, sedangkan perempuan didominasi penilaian kategori tinggi. Gambaran *perceived behavior control* pada responden laki-laki maupun perempuan didominasi penilaian kategori positif. Gambaran intensi berperilaku aman berkendara berdasarkan tinjauan jenis kelamin, laki-laki didominasi penilaian kategori rendah sedangkan perempuan didominasi penilaian kategori tinggi. Responden yang termasuk dalam kategori kemampuan kontrol yang tinggi, PBC positif, dan intensi berperilaku aman berkendara yang tinggi ini belum dapat dipastikan akan dapat perilaku yang positif pula, akan tetapi hal tersebut dapat mendorong seseorang untuk bertindak aman dalam berkendara, serta mencegah perilaku berisiko kecelakaan di jalan raya. Saran yang dapat diberikan pada penelitian ini antara lain perlu adanya peran dari pihak kepolisian, sekolah, dan remaja dalam meningkatkan pengetahuan dan praktek *safety riding* dengan pengadaan sosialisasi *safety riding* yang menyeluruh dan berkelanjutan, mengadakan ajang kompetisi gerakan tertib lalu lintas antar sekolah, pengadaan ujian pembuatan SIM kolektif, dan razia berkala untuk meningkatkan kontrol

perilaku berkendara remaja. Perlu dilakukan penelitian kuantitatif lebih lanjut menggunakan kuesioner dengan wawancara langsung maupun menggunakan penelitian kualitatif dengan teknik wawancara mendalam disertai observasi partisipatif mengenai faktor yang mempengaruhi kontrol perilaku berkendara remaja dan intensi berperilaku aman berkendara remaja.



SUMMARY

Riding Behavior Control of Male and Female Adolescent (Study in SMK Muhammadiyah 02 Paleran Jember); Dwi Kurnia Puspitasari; 142110101028; 2018; 106 Pages; Health Promotion and Behavioral Section of the Faculty of Public Health University of Jember.

Traffic accidents were public health problem that cause of death and injury worldwide. Riskesdas mention that the increasing of motorcycle accident mostly occur at the age of 15-24 years. The proportion of motorcycle accident regarding the education level were dominated by senior high school students. Survey Report of Accident Prone Area Dinas Perhubungan Jember had mention that Jember became one of the black spot area. Based on Laka Lantas Jember's data in 2017 the highest accident rate is located on Gambirono road, Bangsalsari. One of school that located in Gambirono road with highest motorcycle users as transportation to go to school is SMK Muhammadiyah 02 Paleran Jember. A person who has high self control will conduct safety riding behavior. Sex is able to influence discipline of rider's traffic, in this case, males were more reckless in riding than female. Male rider has bigger chance to get accident than female rider. Based on the description, the purpose of this research is to describe riding behavior control for male and female adolescent in SMK Muhammadiyah 02 Paleran Jember.

The research used quantitative approach of descriptive research type. The method of collecting data used questionnaire and simple observation. The sampling technique used total sampling. Sample in this study is all students who ride motorcycle as access Gambirono road transportation from home to school. Total number of samples were 76 respondents, 53 male adolescents and 23 female adolescents. The variables on this research were sex, age, riding experience, safety riding knowledge, riding self control, perceived behavior control of riding, and safety riding behavior intention based on sex.

The result showed that the majority of respondent is male, the respondent were mostly in the range of 15-18 year old, that included in the middle adolescent category, both male and female respondent were dominated by poor riding experience assessment, and safety riding knowledge of male respondents dominated low category assessment, while female respondents dominated high category assessment. Sex, age, experience, and knowledge were part of background factor that indirectly affects the intention and shown further behavior. The description of riding self control in male is dominated by low category assessment, while female were dominated by high category assessment. The description of perceived behavior control (PBC) in both male and female respondent were dominated by positive category assessment. The description of safety riding behavior intentions based on sex is dominated by low category assessment in male while female is dominated by high category assessment. Respondents who were included in the high self control category, positive PBC, and high safety riding behavior intentions category can not yet be assured of positive behavior, but it may encourage a person to act safely in riding, as well as to prevent risky behavior of accidents on the highway. The suggestion that can be given in this research were provide collaboration between police, school and adolescent to improve knowledge and practice of safety riding, procurement of safety riding socialization, procurement competition among school about discipline riding on the traffic area, procurement of collective SIM test, also establish periodic raids to improve riding behavior control of teenager. Further research is needed quantitative reseach use questionnaires with direct interviews or qualitative research and further observation on factors that influence riding behavior control of adolescent and intention of safety riding behavior of adolescent.

PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan Puji syukur kami panjatkan kepada Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga dapat terselesaikannya skripsi dengan judul Kontrol Perilaku Berkendara Remaja Laki-Laki dan Perempuan (Studi Pada Remaja SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember), sebagai salah satu persyaratan akademis dalam rangka menyelesaikan Program Pendidikan S-1 Kesehatan Masyarakat di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

Pada kesempatan ini, penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada Drs. Husni Abdul Gani, M.S., selaku dosen pembimbing utama dan Reny Indrayani, S.KM., M.KKK., selaku dosen pembimbing anggota yang dengan sabar dan kemuliaan hati dalam memberi pengarahan, pengajaran, dan saran hingga terselesaikannya skripsi ini. Penyusunan skripsi ini juga tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terimakasih kepada :

1. Irma Prasetyowati, S.KM., M.Kes., selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember
2. Mury Ririanty, S.KM., M.Kes., selaku Ketua Bagian Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember dan selaku ketua penguji skripsi yang telah memberikan motivasi dan membimbing penulis selama menjalani perkuliahan;
3. Yunus Ariyanto, S.KM., M.Kes., selaku sekretaris penguji skripsi penulis yang telah memberikan saran dan masukan yang membangun;
4. Agus Yudi Kurniawan, selaku anggota penguji skripsi yang telah memberikan saran dan masukan yang membangun untuk skripsi ini;
5. Dr. Isa Ma'rufi, S.KM., M.Kes., selaku Dosen Pembimbing Akademik (DPA) yang telah menjadi dosen wali dan telah membimbing penulis selama menjalani masa perkuliahan;

6. Pihak Laka Lintas Kabupaten Jember, Dinas Perhubungan Kabupaten Jember, dan Polsek Bangsalsari Kabupaten Jember yang telah mengizinkan penulis untuk melakukan pengambilan data;
7. Pihak SMAN 1 Arjasa Kabupaten Jember dan pihak SMKN Muhammadiyah 02 Paleran, serta adik-adik responden penelitian yang telah memberi kesempatan dan membantu penulis selama proses pengambilan data dan pelaksanaan penelitian;
8. Sahabat-sahabat rantauan di Kos APS, Nindy, Puput, Arina, Aflaha, Qurnia, Elevanda, Weka, Khusnul, Mila, Rini, yang telah memberikan dukungan, semangat, dan kebahagiaan;
9. Teman-teman Badan Eksekutif Mahasiswa (BEM) Periode 2016-2017, PBL Kelompok 6 (SIXTER) di Desa Nogosari Kabupaten Lumajang, Keluarga besar PKIP, UKM Olahraga Arkesma, dan teman-teman seperjuangan angkatan 2014 yang telah menemani, memberikan dukungan, semangat, motivasi sekaligus berjuang bersama untuk menimba ilmu selama kurang lebih empat tahun.
10. Para sahabat terkeren dan terbaik, Nindy, Daniel, Fikri, Dhanny, Hanifah, Muthmainah, Eriena, Eva, Alya yang telah membantu dan memberikan dukungan selama pelaksanaan penelitian dan pengerjaan skripsi;
11. Seorang teman yaitu Amirul Yahya, S.T., yang selalu membantu dan menemani dalam setiap proses penulisan skripsi ini hingga selesai;
12. Semua pihak yang turut membantu dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Skripsi ini telah disusun dengan optimal, namun tidak menutup kemungkinan adanya kekurangan, oleh karena itu kami dengan tangan terbuka menerima masukan yang membangun. Semoga tulisan ini berguna bagi semua pihak yang memanfaatkannya.

Jember, Juli 2018

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iii
MOTTO	iv
PERNYATAAN.....	v
PEMBIMBINGAN.....	vi
PENGESAHAN.....	vii
RINGKASAN	viii
<i>SUMMARY</i>	xi
PRAKATA	xiii
DAFTAR ISI.....	xv
DAFTAR TABEL.....	xix
DAFTAR GAMBAR.....	xxi
DAFTAR LAMPIRAN	xxii
DAFTAR SINGKATAN DAN NOTASI.....	xxiii
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	7
1.3.1 Tujuan Umum.....	7
1.3.2 Tujuan Khusus.....	7
1.4 Manfaat Penelitian.....	7
1.4.1 Manfaat Teoritis	7
1.4.2 Manfaat Praktis.....	8
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA.....	9
2.1 <i>Self Control</i>	9
2.1.1 Definisi <i>Self Control</i>	9

2.1.2 Jenis dan Aspek <i>Self Control</i>	10
2.1.3 Faktor - Faktor yang Mempengaruhi <i>Self Control</i>	12
2.2 Persepsi	13
2.2.1 Pengertian Persepsi.....	13
2.2.2 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Persepsi	14
2.2.3 <i>Perceived Behavior Control</i> Berkendara	14
2.3 Intensi.....	15
2.3.1 Pengertian Intensi	15
2.3.2 Faktor yang Mempengaruhi Intensi Memprediksi Tingkah Laku	16
2.4 Masa Remaja.....	17
2.4.1 Definisi Remaja.....	17
2.4.2 Batasan Usia Remaja.....	19
2.4.3 Ciri-Ciri Masa Remaja	21
2.5 Kecelakaan Lalu Lintas.....	22
2.5.1 Definisi Kecelakaan Lalu Lintas	22
2.5.2 Faktor Kecelakaan Lalu Lintas.....	23
2.6 Keselamatan Berkendara.....	25
2.6.1 Definisi Keselamatan Berkendara	25
2.6.2 Atribut Berkendara Sepeda Motor	26
2.6.3 Syarat Mengemudikan Sepeda Motor	28
2.6.4 Pengalaman Berkendara	30
2.6.5 Pengetahuan <i>Safety Riding</i>	32
2.6.6 Zona Selamat Sekolah (ZoSS)	32
2.7 Teori Perilaku	33
2.7.1 Pengertian Perilaku.....	33
2.7.2 Teori Perilaku Terencana (<i>Theory of Planned Behavior/TPB</i>).....	35
2.7.3 Konsep Kunci <i>Theory of Planned Behavior</i>	37
2.7.4 Perilaku Berisiko Berkendara Remaja	39
2.8 Kerangka Teori	41

2.9 Kerangka Konsep	42
BAB 3. METODE PENELITIAN.....	45
3.1 Jenis Penelitian.....	45
3.2 Tempat dan waktu penelitian	45
3.2.1 Tempat Penelitian.....	45
3.2.2 Waktu Penelitian	46
3.3 Populasi dan Sampel Penelitian.....	46
3.3.1 Populasi Penelitian	46
3.3.2 Sampel Penelitian.....	46
3.4 Variabel dan Definisi Operasional	47
3.4.1 Variabel Penelitian	47
3.4.2 Definisi Operasional.....	48
3.5 Data dan Sumber Data	55
3.5.1 Data Primer.....	55
3.6 Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data.....	56
3.6.1 Teknik Pengumpulan Data	56
3.6.2 Teknik Pengolahan Data	57
3.7 Teknik Penyajian Data	59
3.8 Teknik Analisis Data	59
3.9 Validitas dan Reliabilitas Instrumen	59
3.9.1 Uji Validasi.....	59
3.9.2 Uji Reliabilitas.....	60
3.10 Alur Penelitian	62
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	63
4.1 Hasil Penelitian	63
4.1.1 Latar Belakang Individu	63
4.1.2 <i>Self Control</i> Berkendara Remaja Berdasarkan Tinjauan Jenis Kelamin.....	66
4.1.3 <i>Perceived Behavior Control</i> Berkendara Berdasarkan Tinjauan Jenis Kelamin	71

4.1.4 Intensi Berperilaku Aman Berkendara Berdasarkan Tinjauan Jenis Kelamin	72
4.2 Pembahasan.....	73
4.2.1 Gambaran Latar Belakang Individu	73
4.2.2 Gambaran <i>Self Control</i> Berkendara Berdasarkan Tinjauan Jenis Kelamin	82
4.2.3 Gambaran <i>Perceived Behavior Control</i> Berkendara Berdasarkan Tinjauan Jenis Kelamin	87
4.2.3 Gambaran Intensi Berperilaku Aman Berkendara Berdasarkan Tinjauan Jenis Kelamin	89
4.2.7 Keterbatasan Penelitian	93
BAB 5. PENUTUP.....	94
5.1 Kesimpulan.....	94
5.2 Saran	95
DAFTAR PUSTAKA	98
LAMPIRAN.....	107

DAFTAR TABEL

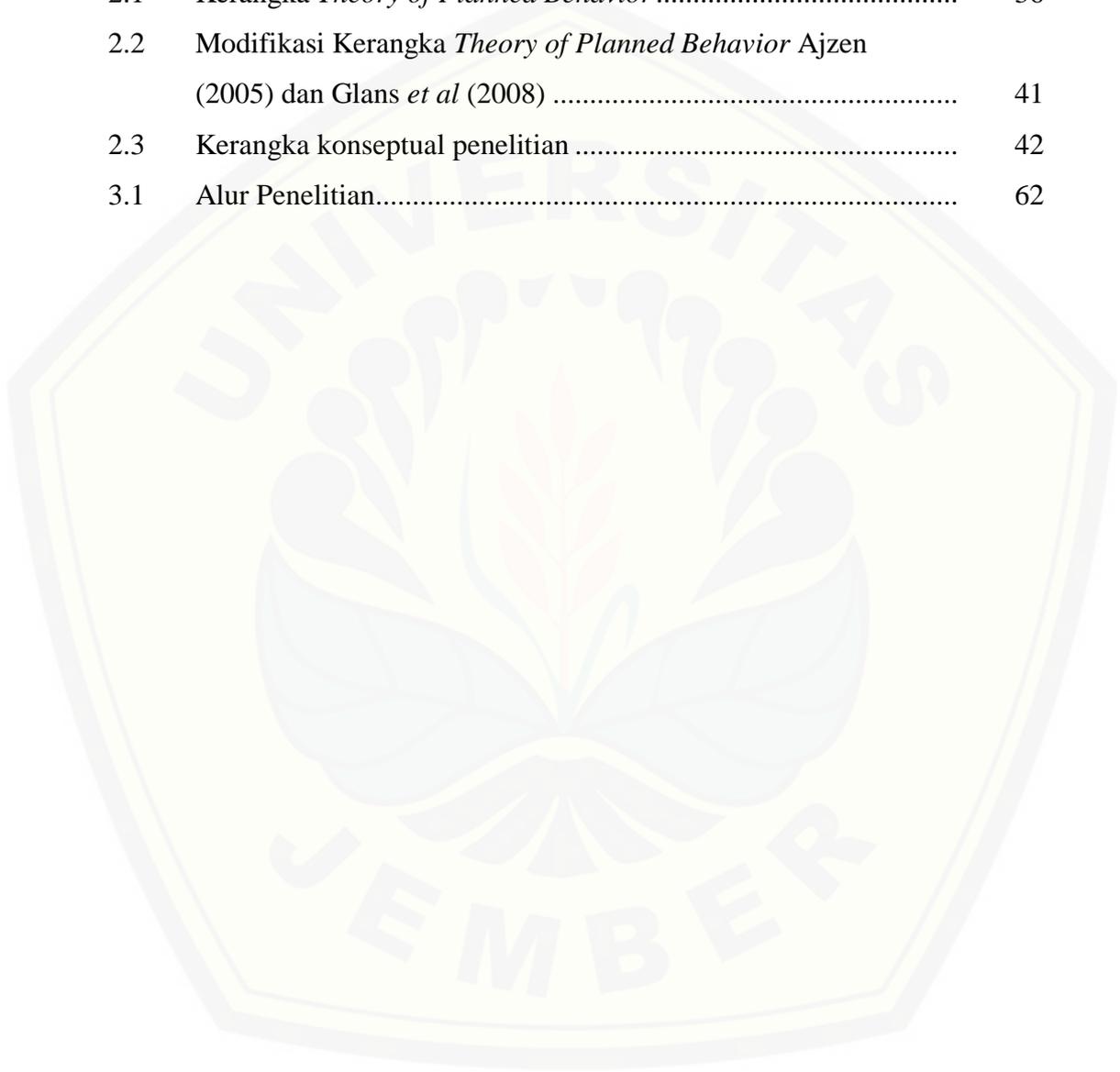
	Halaman
3.1 Variabel dan Definisi Operasional	48
3.2 Kriteria Reliabilitas	61
4.1 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	63
4.2 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Usia	64
4.3 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengalaman Berkendara Sepeda Motor	64
4.4 Hasil Tabulasi Silang Jenis Kelamin dengan Pengalaman Berkendara	65
4.5 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengetahuan <i>Safety Riding</i>	66
4.6 Hasil Tabulasi Silang Jenis Kelamin dengan Pengetahuan <i>Safety Riding</i>	66
4.7 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Lima Aspek <i>Self</i> <i>Control</i> Berkendara	68
4.8 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan <i>Self Control</i> Berkendara	69
4.9 Hasil Tabulasi Silang Jenis Kelamin dengan Lima Aspek <i>Self</i> <i>Control</i> Berkendara	69
4.10 Hasil Tabulasi Silang Jenis Kelamin dengan <i>Self Control</i> Berkendara	70
4.11 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan <i>Perceived</i> <i>Behavior Control</i> Berkendara	71
4.12 Hasil Tabulasi Silang Jenis Kelamin dengan <i>Perceived</i> <i>Behavior Control</i> Berkendara	72
4.13 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Intensi Berperilaku Aman Berkendara	72

4.14 Hasil Tabulasi Silang Jenis Kelamin dengan Intensi
Berperilaku Aman Berkendara..... 73



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Kerangka <i>Theory of Planned Behavior</i>	36
2.2 Modifikasi Kerangka <i>Theory of Planned Behavior</i> Ajzen (2005) dan Glans <i>et al</i> (2008)	41
2.3 Kerangka konseptual penelitian	42
3.1 Alur Penelitian.....	62



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
A. Lembar Persetujuan.....	107
B. Kuesioner Penelitian	108
C. Lembar Observasi	122
D. Hasil Validitas Kuesioner Penelitian.....	123
E. Hasil Reliabilitas Kuesioner Penelitian.....	129
F. Surat Ijin Penelitian.....	132
G. Rekapitulasi Nilai Kuesioner	136
H. Hasil Observasi Penelitian	146
I. Dokumentasi Penelitian.....	147

DAFTAR SINGKATAN DAN NOTASI

Daftar Singkatan :

WHO	:	<i>World Health Organization</i>
BPS	:	Badan Pusat Statistik
Riskesdas	:	Riset Kesehatan Dasar
Korlantas Polri	:	Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia
SMA	:	Sekolah Menengah Atas
SMK	:	Sekolah Menengah Kejuruan
TPB	:	<i>Theory of Planned Behavior</i>
PBC	:	<i>Perceived Behavior Control</i>
STNK	:	Surat Tanda Nomor Kendaraan
SIM	:	Surat Ijin Mengemudi
APD	:	Alat Pelindung Diri
SNI	:	Standar Nasional Indonesia
UU	:	Undang-Undang
ZoSS	:	Zona Selamat Sekolah
SPSS	:	<i>Statistical Product and Service Solutions</i>

Daftar Notasi :

%	:	Persen
<	:	Kurang dari
>	:	Lebih dari
≤	:	Kurang dari sama dengan
≥	:	Lebih dari sama dengan
=	:	Sama dengan
/	:	Per, atau
(:	Kurung buka
)	:	Kurung tutup

BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah kesehatan masyarakat serta menjadi penyebab utama kematian dan cedera di seluruh dunia. Setiap tahun hampir 1,2 juta orang meninggal dunia dan mengalami cedera atau cacat sebagai akibat dari kecelakaan lalu lintas. Angka kecelakaan lalu lintas tertinggi berada pada negara berpendapatan rendah dan menengah, selain menimbulkan beban yang sangat besar bagi masyarakat, terutama bagi individu yang bersangkutan serta keluarga dan masyarakat di lingkungannya, cedera akibat kecelakaan lalu lintas menimbulkan beban pada pelayanan kesehatan dan ekonomi. Beban biaya negara yang digunakan untuk mengatasi masalah ini dapat mencapai 1%-2% dari produk domestik bruto (WHO, 2014:7). *Global Status Report on Road Safety* (WHO, 2015:2-4) menyebutkan bahwa dalam setiap tahunnya, di seluruh dunia terdapat lebih dari 1,25 juta korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang luka berat. Jumlah kecelakaan tersebut 90% terjadi di negara berkembang, yang jumlah kendaraannya hanya 54% dari jumlah kendaraan yang terdaftar di dunia. Data terakhir yang dapat diakses dari WHO (2013:1-2) mengenai status keselamatan jalan di Regional Asia Tenggara menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas mengakibatkan 33.815 korban tewas di kawasan Asia Tenggara pada tahun 2010, dengan rata-rata 18,5 korban tewas per 100.000 populasi.

Pengguna jalan yang rentan terhadap kecelakaan, seperti pengguna kendaraan bermotor roda dua dan tiga, pejalan kaki, dan pesepeda menyumbang hampir 50% dari total kematian karena kecelakaan lalu lintas di kawasan Asia Tenggara. Rincian dari total kematian tersebut yaitu sebanyak 33% kematian dari pengguna kendaraan bermotor roda dua dan tiga, 12% pejalan kaki, dan 4% pengemudi sepeda. Dua per tiga kendaraan yang memadati lalu lintas di kawasan Asia Tenggara adalah kendaraan bermotor roda dua dan tiga. Proporsi terbesar angka kematian yang berasal dari pengguna kendaraan tersebut terdapat di

Indonesia dengan persentase sebesar 36% (WHO, 2013:3-4). Uraian tersebut menjelaskan bahwa Indonesia merupakan negara yang menyumbang angka kecelakaan kendaraan bermotor tertinggi di kawasan Asia Tenggara. Menurut data Rencana Aksi Nasional Penanggulangan Penyakit Tidak Menular Tahun 2015-2019, secara nasional jumlah kecelakaan transportasi menyumbang sebesar 2,6 % diantara sepuluh penyebab kematian tertinggi yang terjadi di Indonesia (Menteri Kesehatan RI, 2017:12).

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia didominasi oleh pengguna sepeda motor. Diperkirakan 85% kejadian kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor pengemudi. Penyebab berikutnya adalah faktor kendaraan sebesar 4%, jalan dan prasarana sebesar 3%, pemakai jalan lainnya sebesar 3%, faktor lingkungan dan sebagainya sebesar 5%. Hasil 85% kejadian kecelakaan tersebut, modus kesalahan yang dilakukan pengemudi, penyebab terbesar terjadinya tabrakan adalah pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah sebesar 26%, menyalip atau mendahului sebesar 17%, berkecepatan tinggi sebesar 11%, sedangkan penyebab lainnya seperti pelanggaran rambu, kondisi pengemudi dan lain-lain berkisar antara 0,5% sampai 8% (BPS, 2010). Data Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2010-2015, angka kecelakaan yang terjadi di Indonesia mengalami fluktuasi setiap tahunnya. Tercatat secara berurutan dari tahun 2010 hingga 2015, yaitu sejumlah 66.488, 108.696, 117.949, 100.106, 96.906, dan 98.870. Pada data tersebut dapat diketahui bahwa angka kecelakaan lalu lintas sempat meningkat pada tahun 2012, kemudian menurun pada tahun berikutnya, dan meningkat kembali pada tahun 2015. Pada tahun 2015 tersebut, diketahui jumlah korban meninggal sebanyak 26.495 jiwa, korban luka berat sebanyak 23.937 jiwa, korban luka ringan sebanyak 110714 jiwa, dan kerugian akibat kecelakaan lalu lintas sebanyak 272.318 juta rupiah (BPS, 2015).

Data Korlantas Polri (Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia) yang ditampilkan per triwulan, diketahui bahwa jumlah kecelakaan di Indonesia yang dilaporkan dan tercatat dalam *database* mengalami peningkatan pada kurun waktu Januari-Maret 2017 hingga April-Juni 2017, yaitu total kejadian kecelakaan yang terjadi tercatat sebanyak 24.711 meningkat menjadi 25.285.

Hasil laporan kecelakaan berdasarkan Polda (Polisi Daerah) diketahui bahwa dalam kurun waktu April hingga Juni 2017 tersebut jumlah kecelakaan yang dilaporkan Polda Jawa Timur menduduki posisi tertinggi dibandingkan Polda lainnya, yaitu sejumlah 6.217 kecelakaan dengan jumlah korban meninggal terbanyak 1.473 jiwa. Hasil distribusi jenis cedera berdasarkan tingkat keparahan dan usia untuk triwulan terakhir terjadi pada para pengguna jalan kelompok usia 15-25 tahun. Pihak Korlantas Polri menambahkan bahwa hal tersebut dikarenakan pengemudi usia muda masih pemula dalam mengemudi kendaraan sehingga tidak menyadari perilaku mengemudi yang berisiko. Hal tersebut selaras dengan data Risesdas (2013:101) yang menunjukkan kecenderungan peningkatan proporsi kecelakaan sepeda motor terbanyak terjadi pada umur 15-24 tahun. Kelompok yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas dilihat dari tingkat pendidikan didominasi oleh pelajar SMA/SMK yang kemudian disusul oleh pelajar SMP, SD dan Mahasiswa. Proporsi terbanyak untuk tempat terjadinya cedera, berada di jalan raya (42,8%). Proporsi jenis kelamin yang mengalami kejadian cedera di jalan raya, mayoritas lebih tinggi pada laki-laki dibandingkan perempuan.

Laporan Survey Daerah Rawan Kecelakaan Dinas Perhubungan Kabupaten Jember (2016) menyatakan bahwa Kabupaten Jember menjadi salah satu wilayah *black spot* (rawan kecelakaan lalu lintas). Wilayah ini mulai dari jalur lintas selatan, memanjang dari Pacitan hingga ke Jember. Terdapat 10 titik rawan kecelakaan yang berada pada enam Kecamatan di Kabupaten Jember yaitu Kecamatan Rambipuji, Kecamatan Sukorambi, Kecamatan Tanggul, Kecamatan Bangsalsari, Kecamatan Sumbersari, dan Kecamatan Kaliwates. Data di bagian laka lintas Jember, total jumlah kecelakaan lalu lintas selama 1 Januari 2015 sampai 30 September 2017 yaitu sebanyak 3931 kejadian dengan jumlah korban yang mengalami luka ringan sebanyak 2944 jiwa, luka berat sebanyak 34 jiwa, dan korban meninggal sebanyak 953 jiwa. Data kecelakaan berdasarkan kelompok umur dari tahun 2015-2017 didominasi oleh kelompok umur 16-25 tahun. Data tersebut menunjukkan bahwa proporsi cedera paling banyak terjadi pada masa remaja.

Penelitian Wong dan Chung (2010:1-2) menyebutkan bahwa pengemudi sepeda pada usia muda di Taiwan merupakan kelompok yang berisiko tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas, hal tersebut dikarenakan adanya pengaruh faktor psikologis, antara lain sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku. Ketiga hal tersebut mempengaruhi perilaku berkendara melalui intensi atau niat, disebutkan pula bahwa kepribadian seseorang berhubungan secara tidak langsung dan secara signifikan dengan perilaku berkendara seseorang. Pengemudi yang memiliki kepribadian ramah (*amiability*) dalam berkendara akan dapat berkendara dengan aman. Di sisi lain, pengemudi yang memiliki kepribadian tidak sabar (*impatience*) dalam berkendara dianggap sebagai kelompok berisiko tinggi yang dapat menimbulkan bahaya ketika berkendara. Ferreira *et al* (2009:88) menyebutkan bahwa individu dengan *self control* rendah dan memiliki kecemasan yang tinggi lebih berisiko untuk melakukan tindakan berbahaya dalam mengemudi, seperti mengemudi secara sembrono, mengalami gangguan konsentrasi, dan perhatian yang terbagi-bagi. Penelitian tersebut juga menyatakan bahwa laki-laki lebih sembrono dalam mengemudi dibandingkan dengan perempuan. Penelitian lain oleh You dan Wu (2011:1-2) menyebutkan bahwa faktor risiko yang mempengaruhi kecelakaan pengemudi sepeda di China berhubungan dengan sikap keselamatan, persepsi risiko, dan perilaku berkendara yang menyimpang. Perilaku berkendara yang menyimpang disebabkan oleh perilaku agresif dalam berkendara, disebutkan pula bahwa pengemudi laki-laki lebih mungkin mengalami kecelakaan dibandingkan dengan pengemudi perempuan.

Ajzen (2013:107-109) dalam *theory of planned behavior* menyampaikan bahwa intensi dan perilaku merupakan fungsi dari tiga determinan dasar yaitu determinan sifat kepribadian (*personal in nature*), determinan cerminan pengaruh sosial (*reflecting sosial influence*), dan determinan kontrol (*issues of control*). Perilaku yang ditampilkan oleh individu timbul karena adanya intensi atau niat untuk berperilaku, sedangkan munculnya niat berperilaku ditentukan oleh 3 faktor penentu, yaitu keyakinan perilaku (*behavioral beliefs*) yang menghasilkan sikap terhadap perilaku, keyakinan normatif (*normative beliefs*) yang menghasilkan

norma subjektif (*subjective norm*), dan keyakinan kontrol (*control belief*) berupa *self control* yang selanjutnya mempengaruhi kontrol perilaku yang dipersepsikan (*perceived behavioral control*). Semakin menguntungkan sikap terhadap perilaku dan norma subjektif, dan semakin besar kontrol terhadap perilaku yang dipersepsikan, semakin kuat pula niat seseorang untuk melakukan perilaku yang dimaksud. Ajzen menambahkan bahwa peran latar belakang individu seperti faktor personal, faktor sosial, dan faktor informasi secara tidak langsung dapat mempengaruhi intensi seseorang melalui determinan faktor utama (determinan sifat kepribadian, determinan cerminan pengaruh sosial, dan determinan kontrol).

Penelitian Kurniasari (2013:7) mengenai perbedaan disiplin berlalu lintas ditinjau dari jenis kelamin, menyebutkan bahwa jenis kelamin memberikan pengaruh pada sikap disiplin berlalu lintas. Perempuan lebih memiliki sikap disiplin yang lebih positif dibandingkan dengan laki-laki. Perbedaan tersebut dikarenakan perempuan dalam awal masa perkembangan mengalami sosialisasi yang mempengaruhi kepribadiannya, bahkan pada kehidupan bermasyarakat perempuan lebih memperlihatkan sikap patuh dan senantiasa mengikuti norma yang berlaku dimasyarakat dibandingkan dengan laki-laki. Perempuan juga dianggap lebih bisa mematuhi peraturan lalu lintas, karena sejak kecil perempuan dituntut untuk bersikap patuh atau disiplin. Hal ini selaras dengan penelitian Natalisa (2014:11) mengenai perbedaan perilaku agresi ketika mengendarai sepeda motor pada siswa SMA ditinjau dari jenis kelamin, menyebutkan bahwa terdapat perbedaan perilaku agresi ketika mengendarai sepeda motor pada siswa laki-laki dan perempuan, yaitu siswa laki-laki lebih agresif ketika mengendarai sepeda motor dibandingkan siswa perempuan. Penelitian tersebut pengemudi laki-laki cenderung meremehkan risiko terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Laki-laki beranggapan bahwa peraturan lalu lintas dipandang sebagai sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Pengemudi perempuan menganggap peraturan lalu lintas adalah sesuatu yang penting untuk dipatuhi.

Data pada bagian Laka Lantas Jember, tingkat kecelakaan tertinggi diantara sepuluh titik rawan pada enam Kecamatan di Kabupaten Jember pada tahun 2017 terdapat pada Jalan Gambiriono, Kecamatan Bangsalsari. Data

pendukung yang diperoleh dari Polsek Bangsalsari didapatkan hasil bahwa Bulan Juni sampai dengan Desember 2017 kecelakaan di Kecamatan Bangsalsari di dominasi oleh kelompok usia 11 sampai dengan 20 tahun dan usia 21 sampai dengan 30 tahun, secara berurutan jumlah korban kecelakaan adalah sebanyak 20 korban jiwa dan 25 korban jiwa. Data spesifik angka kejadian kecelakaan yang terjadi di jalan Gambirone, berdasarkan data dari Polsek Bangsalsari yaitu paling banyak korban berada pada kisaran usia 11 sampai 20 tahun, yaitu sebanyak 8 korban jiwa. Hasil penelitian terdahulu dan mengacu pada observasi awal yang telah dilakukan pada tanggal 27 November 2017, peneliti memilih siswa-siswi SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember sebagai sasaran penelitian. Peneliti ingin meneliti lebih lanjut tentang kontrol perilaku berkendara remaja laki-laki dan perempuan pada SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember. *Self control* yang tinggi dan *perceived behavior control* yang positif pada siswa siswi sebagai pengemudi sepeda motor dalam hal ini diharapkan dapat menghasilkan persepsi kontrol yang baik dan membentuk intensi atau niat yang tinggi, sehingga dapat memunculkan perilaku terbuka berupa tindakan aman dalam berkendara serta mengurangi kasus kecelakaan lalu lintas yang seringkali menimpa remaja.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka yang menjadi perumusan masalah dalam penelitian ini yaitu “Bagaimana kontrol perilaku berkendara remaja laki-laki dan perempuan SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember?”

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk menggambarkan kontrol perilaku berkendara remaja laki-laki dan perempuan SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember.

1.3.2 Tujuan Khusus

- a. Menggambarkan latar belakang remaja pengguna kendaraan sepeda motor di SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember, meliputi jenis kelamin, usia, pengalaman berkendara berdasarkan tinjauan jenis kelamin, dan pengetahuan *safety riding* berdasarkan tinjauan jenis kelamin.
- b. Menggambarkan *self control* berkendara pada remaja pengguna kendaraan sepeda motor di SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember berdasarkan tinjauan jenis kelamin.
- c. Menggambarkan *perceived behavior control* (PBC) berkendara pada remaja pengguna kendaraan sepeda motor di SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember berdasarkan tinjauan jenis kelamin.
- d. Menggambarkan intensi berperilaku aman berkendara pada remaja pengguna kendaraan sepeda motor di SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember berdasarkan tinjauan jenis kelamin.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan dalam bidang promosi kesehatan dan ilmu perilaku, khususnya mengenai kontrol berkendara remaja laki-laki dan perempuan, sehingga dapat dijadikan bahan diskusi, dan teori yang digunakan bisa menjadi pedoman dasar untuk penelitian sejenis berikutnya.

1.4.2 Manfaat Praktis

a. Bagi Instansi Terkait

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan informasi untuk mengoptimalkan upaya promotif dalam menurunkan angka mortalitas atau kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada remaja.

b. Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran sekaligus menjadi referensi kajian mengenai kajian terkait kontrol perilaku berkendara remaja laki-laki dan perempuan.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai pedoman awal atau data sekunder untuk mengembangkan penelitian lanjutan di masa mendatang.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 *Self Control*

2.1.1 Definisi *Self Control*

Self control diartikan sebagai kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur, dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa ke arah konsekuensi positif. *Self control* merupakan salah satu potensi yang dapat dikembangkan dan digunakan individu selama proses-proses dalam kehidupan, termasuk dalam menghadapi kondisi yang terdapat di lingkungan sekitarnya. Para ahli berpendapat bahwa kontrol diri dapat digunakan sebagai suatu intervensi yang bersifat preventif selain dapat mereduksi efek-efek psikologis yang negatif dan *stressor-stressor* lingkungan (Gufron dan Risnawati, 2014:21). *Self control* dalam psikologi sosial dipengaruhi oleh aspek internal dan eksternal lingkungan. Pada sisi aspek internal, *self control* dapat berupa suatu pengendalian emosi atau pengendalian diri sendiri. Pada sisi aspek eksternal atau lingkungan, *self control* dapat berupa berhasil mencapai hasil yang diinginkan atau dapat membuat orang lain melakukan apa yang diinginkan (Baumester dan Vohs, 2007:182).

Konsep *self control* berkaitan dengan *teori self-efficacy* sebagaimana digariskan oleh Albert Bandura. Bandura berpendapat bahwa seorang individu dapat termotivasi melakukan sesuatu karena mengharapkan agar memperoleh hasil yang sesuai dengan keinginan, namun dia mengatakan bahwa ada dua komponen utama yang menjadi faktor kontrol seseorang. Pertama adalah keyakinan bahwa ada kontingensi atau kaitan antara perilaku tertentu dengan hasil yang diinginkan. Kedua adalah adanya keyakinan bahwa seseorang memiliki kompetensi atau kemampuan untuk melakukan perilaku yang diperlukan. Aspek kontrol yang dirasakan seseorang cenderung adaptif dan terkait dengan sejumlah hasil positif, termasuk kinerja dan kesejahteraan yang lebih baik. Individu dengan *self control* tinggi cenderung terampil dan belajar lebih efektif dibanding dengan individu dengan *self control* yang rendah (Baumester dan Vohs, 2007:183)

Menurut Gufron dan Risnawati (2014:23) *self control* berkaitan dengan kemampuan individu mengendalikan emosi serta dorongan-dorongan dari dalam dirinya. Hurlock (2005:213) menyebutkan tiga kriteria emosi. Di bawah ini adalah tiga kriteria emosi tersebut :

- a. Dapat menilai situasi secara kritis sebelum meresponnya dan memutuskan cara beraksi terhadap situasi tersebut.
- b. Dapat melakukan kontrol diri yang bisa diterima secara sosial.
- c. Dapat memahami seberapa banyak kontrol yang dibutuhkan untuk memuaskan kebutuhannya dan sesuai dengan harapan masyarakat.

Berdasarkan pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa *self control* merupakan kecakapan individu dalam kepekaan membaca situasi diri dan lingkungannya. *Self control* juga dapat diartikan sebagai kemampuan untuk mengelola faktor-faktor perilaku sesuai dengan situasi dan kondisi sebagai bentuk pengendalian diri. *Self control* juga menggambarkan keputusan individu yang melalui pertimbangan kognitif untuk menyatukan perilaku yang telah disusun untuk meningkatkan hasil dan tujuan tertentu seperti yang diinginkan.

2.1.2 Jenis dan Aspek *Self Control*

Averill dalam Gufron dan Risnawati (2014: 31) selanjutnya berpendapat bahwa terdapat lima aspek kemampuan *self control*, yaitu meliputi :

- a. Kemampuan mengontrol perilaku, yaitu kemampuan yang bertujuan untuk menentukan orang yang mengendalikan situasi. Individu yang kemampuan mengontrol dirinya baik akan mampu mengatur perilaku dengan kemampuan dirinya, bila tidak mampu individu akan menggunakan sumber-sumber eksternal.
- b. Kemampuan mengontrol stimulus, yaitu kemampuan yang bertujuan untuk menghadapi stimulus yang tidak diinginkan, yaitu dengan cara mencegah atau menjauhi sebagian stimulus, menempatkan tenggang waktu diantara rangkaian stimulus yang sedang berlangsung, menghentikan stimulus sebelum berakhir, serta membatasi intensitas stimulus.

- c. Kemampuan mengantisipasi suatu peristiwa atau kejadian, yaitu kemampuan yang bertujuan untuk mengantisipasi keadaan melalui berbagai pertimbangan secara relatif objektif.
- d. Kemampuan menafsirkan peristiwa atau kejadian, yaitu kemampuan yang bertujuan untuk menilai dan menafsirkan suatu keadaan atau peristiwa dengan cara memperhatikan segi-segi positif secara subjektif.
- e. Kemampuan mengambil keputusan, yaitu kemampuan untuk memilih suatu tindakan berdasarkan pada sesuatu yang diyakini atau disetujui. *Self control* dalam menentukan pilihan akan berfungsi baik dengan adanya suatu kesempatan, kebebasan ataupun kemungkinan pada individu untuk memilih beberapa hal yang sama memberatkan.

Penelitian Febrianto (2016:17-18) mengenai hubungan antara *self control* terhadap perilaku *agresif driving* pada anggota komunitas motor menyebutkan bahwa *self control* yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari lima indikator yang keseluruhan indikator tersebut ternyata sesuai dan mampu meredam timbulnya *aggressive driving* pada pengemudi motor ketika di jalanan. Kelima indikator tersebut adalah :

- a. Kemampuan mengontrol perilaku yang dinilai berdasarkan kemampuan pengemudi menahan diri untuk tidak beradu kecepatan dengan pengemudi lain dan tetap waspada seta tidak terpengaruh ketika ada pengemudi lain yang ugal-ugalan.
- b. Kemampuan mengontrol stimulus dinilai berdasarkan kemampuan pengemudi untuk tetap mematuhi aturan meskipun ada rangsangan melakukan tindakan meskipun ada rangsangan melakukan tindakan agresif dalam berkendara.
- c. Kemampuan mengantisipasi peristiwa yang dapat dilihat dari kesediaan pengemudi untuk berangkat lebih awal agar tidak terlambat dan tidak tergesa-gesa selama perjalanan serta kebiasaan untuk menjaga jarak aman sebelum menyalip kendaraan besar.
- d. Kemampuan menafsirkan peristiwa adalah kemampuan untuk menilai suatu peristiwa dengan memperhatikan segi positif yang dapat dinilai dari

kepatuhan pengemudi pada petugas yang berwenang ketika ada pawai di jalan dan kepatuhan pengemudi akan rambu lalu lintas meski tidak ada petugas jaga.

- e. Kemampuan mengambil keputusan berdasarkan sesuatu yang diyakini dan disadarinya.

Kesimpulan dalam penelitian ini, yaitu ketika stimulus yang dapat menyebabkan perilaku *agressive driving* muncul, maka pengemudi motor dengan *self control* tinggi akan mampu meredam reaksi negatifnya. Perilaku *aggressive driving* dalam penelitian tersebut terdiri dari (Febrianto, 2016:18) :

- a. Melewati jalan yang tidak boleh dilalui.
- b. Menyalip pengemudi lain dengan cara berbahaya.
- c. Berkendara dengan kecepatan tinggi.
- d. Menerobos lalu lintas.
- e. Meluapkan kemarahan saat di jalan.
- f. Menghalangi jalan pengemudi lain untuk mendahului.

2.1.3 Faktor - Faktor yang Mempengaruhi *Self Control*

Sebagaimana faktor psikologis lainnya, *self control* dipengaruhi oleh beberapa faktor. Secara garis besar faktor-faktor yang mempengaruhi *self-control* terdiri dari (Gufon dan Risnawati, 2014:32) :

- a. Faktor internal

Faktor internal yang ikut andil terhadap *self control* adalah usia. Semakin bertambahnya usia seseorang, maka semakin baik kemampuan mengontrol diri seseorang itu.

- b. Faktor eksternal

Faktor eksternal ini diantaranya adalah lingkungan keluarga. Lingkungan keluarga terutama orangtua menentukan bagaimana kemampuan mengontrol diri seseorang. Hasil penelitian Nasichah dalam Gufon dan Risnawati (2014:32) menunjukkan bahwa persepsi remaja terhadap penerapan disiplin orangtua yang semakin demokratis cenderung

diikuti tingginya kemampuan mengontrol dirinya. Oleh sebab itu, bila orangtua menerapkan sikap disiplin kepada anaknya secara intens sejak dini, dan orangtua tetap konsisten terhadap semua konsekuensi yang dilakukan anak bila itu menyimpang dari yang sudah ditetapkan, maka sikap kekonsistensian ini akan di internalisasi anak. Selanjutnya akan menjadi *self control* bagi seorang anak.

2.2 Persepsi

2.2.1 Pengertian Persepsi

Setiap individu dalam kehidupan sehari-hari akan menerima stimulus atau rangsangan berupa informasi, objek, peristiwa yang berasal dari lingkungan. Stimulus yang berkaitan dengan dirinya akan diberi makna oleh individu yang bersangkutan. Proses pemahaman atau pemberian makna terhadap stimulus itu dinamakan proses persepsi. Persepsi juga dapat diartikan sebagai tindak lanjut dari sensasi, tidak ada persepsi tanpa sensasi, karena persepsi sebenarnya adalah pemberian makna terhadap stimulus yang ditangkap oleh alat-alat indera manusia (Hude, 2006:120).

Robbins dan Judge (2008:175) mendeskripsikan bahwa persepsi merupakan kesan yang diperoleh oleh individu melalui panca indera kemudian dianalisa (diorganisir), diinterpretasi dan kemudian dievaluasi, sehingga individu tersebut memperoleh makna. Persepsi mempunyai sifat subjektif karena bergantung pada kemampuan dan keadaan dari masing-masing individu, sehingga akan ditafsirkan berbeda oleh individu yang satu dengan yang lain. Kesimpulan dari penjelasan diatas dapat diartikan bahwa persepsi merupakan proses perlakuan individu yaitu pemberian tanggapan, arti, gambaran, atau penginterpretasian terhadap sesuatu yang dilihat, didengar, ataupun dirasakan oleh alat indra dalam bentuk sikap, pendapat, dan tingkah laku atau disebut sebagai perilaku individu.

2.2.2 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Persepsi

Persepsi seseorang tidak timbul dengan sendirinya, tetapi melalui proses dan faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi seseorang. Robbins dan Judge (2008:175) menyebutkan ada 3 faktor yang mempengaruhi persepsi seseorang, yaitu :

a. Faktor pada pemersepsi

Seseorang yang melihat sesuatu akan berusaha memberikan interpretasi tentang hal yang dilihatnya. Interpretasi tersebut dipengaruhi oleh karakteristik individu. Faktor yang berhubungan dengan pelaku persepsi akan dapat mempengaruhi persepsi seseorang terhadap objek tertentu. Karakteristik individu tersebut yaitu minat, motif, sikap, kepentingan, harapan, dan pengalaman.

b. Faktor pada target atau sasaran

Karakteristik target atau sasaran yang diobservasi dapat mempengaruhi hasil dari pengartian seseorang. Target atau sasaran dari persepsi dapat berupa peristiwa, orang, maupun benda.

c. Faktor dalam situasi

Situasi merupakan salah satu faktor yang berperan dalam pembentukan persepsi seseorang. Keadaan lingkungan seperti kondisi lingkungan rumah seseorang menyebabkan terbentuknya persepsi seseorang.

2.2.3 *Perceived Behavior Control* Berkendara

Perwitarningsih *et al* (2013:10) menyebutkan praktik berkendara seseorang didasari oleh persepsi yang memunculkan suatu tindakan nyata atau sikap dalam berperilaku, baik atau buruk sikap seseorang bisa dipengaruhi oleh seberapa besar tingkat pengetahuan seseorang. Sikap atau tindakan yang baik sangat diperlukan dalam praktik keselamatan berkendara, karena dalam berkendara yang aman diperlukan suatu respon yang cepat, tepat sehingga pengemudi bisa lebih tanggap akan lingkungan sekitar dan mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Persepsi keselamatan berkendara dalam hal ini dapat diartikan sebagai pandangan dan

penilaian seseorang dalam menafsirkan keselamatan berkendara (*safety riding*) dalam berlalu lintas untuk mencegah terjadinya risiko kecelakaan.

Penelitian Yogatama (2013:7-8) menyebutkan bahwa kontrol perilaku yang dipersepsikan atau *perceived behavior control* yang disingkat menjadi PBC memiliki pengaruh atau kontribusi yang signifikan terhadap intensi penggunaan helm pada remaja dan dewasa muda dalam membentuk berperilaku aman berkendara. PBC merupakan tingkat persepsi mengenai kemampuan seseorang terhadap diri sendiri untuk melakukan suatu tindakan terkait dengan risiko atau hambatan yang ada. PBC dalam konteks penggunaan helm pada penelitian ini berkaitan dengan kemampuan seseorang menggunakan helm ketika helm yang ada membuat tidak nyaman seperti bau, membuat panas dikepala, dan membebani kepala.

Ajzen dalam Nursalam (2013:96) menyebutkan pengukuran PBC yang dapat dilakukan hanyalah mengukur persepsi individu yang bersangkutan terhadap kontrol yang dimiliki terhadap beberapa faktor penghambat atau pendukung tersebut. Beberapa faktor yang dipersepsi sebagai penghambat atau pendorong tersebut didapatkan dari proses elisitasi untuk mendapatkan *belief* yang utama. PBC didapat dengan menjumlahkan hasil kali antara keyakinan mengenai mudah atau sulitnya suatu perilaku dilakukan dan kekuatan faktor dalam memfasilitasi atau menghambat tingkah laku. Kesimpulannya, semakin besar persepsi seseorang mengenai kesempatan dan sumber daya yang dimiliki (faktor pendukung), serta semakin kecil persepsi tentang hambatan yang dimiliki, maka semakin besar PBC yang dimiliki seseorang.

2.3 Intensi

2.3.1 Pengertian Intensi

Hartono dalam Nursalam (2013:91) mendefinisikan intensi atau disebut juga niat sebagai keinginan untuk melakukan perilaku. Seseorang berperilaku karena faktor keinginan, kesengajaan atau karena memang sudah direncanakan. Niat berperilaku (*behavioral intention*) masih merupakan suatu keinginan atau

rencana. Niat dalam hal ini belum merupakan perilaku, sedangkan perilaku (*behavior*) adalah tindakan nyata yang dilakukan. Ajzen (2005:102) mengungkapkan bahwa intensi merupakan indikasi seberapa kuat keyakinan seseorang akan mencoba suatu perilaku, dan seberapa besar usaha yang akan digunakan untuk melakukan sebuah perilaku. Intensi merupakan faktor motivasional yang memiliki pengaruh pada perilaku, sehingga orang dapat mengharapkan orang lain berbuat sesuatu berdasarkan intensinya. Pada umumnya, intensi memiliki korelasi yang tinggi dengan perilaku, oleh karena itu dapat digunakan untuk meramal perilaku.

2.3.2 Faktor yang Mempengaruhi Intensi Memprediksi Tingkah Laku

Keakuratan intensi dalam memprediksi tingkah laku tentu bukan tanpa syarat, karena ternyata ditemukan pada beberapa studi bahwa intensi tidak selalu menghasilkan tingkah laku yang dimaksud. Ada beberapa faktor yang mempengaruhi kemampuan intensi dalam memprediksi tingkah laku, yaitu (Ajzen, 2005:101-104) :

a. Kesesuaian antara intensi dan tingkah laku

Pengukuran intensi harus disesuaikan dengan perilakunya dalam hal konteks dan waktunya.

b. Stabilitas Intensi

Faktor kedua adalah ketidakstabilan intensi seseorang. Hal ini bisa terjadi jika terdapat jarak/jangka waktu yang panjang antara pengukuran intensi dengan pengamatan tingkah laku. Setelah dilakukan pengukuran intensi, sangat mungkin ditemui hal-hal atau kejadian yang dapat mencampuri atau mengubah intensi seseorang untuk berubah, sehingga pada tingkah laku awal yang ditampilkannya tidak sesuai dengan intensi awal. Semakin panjang interval waktunya, maka semakin besar kemungkinan intensi akan berubah.

c. *Literal inconsistency*

Pengukuran intensi dan tingkah laku sudah sesuai (*compatible*) dan jarak waktu antara pengukuran intensi dan tingkah laku singkat, namun kemungkinan terjadi ketidaksesuaian antara intensi dengan tingkah laku yang ditampilkannya masih ada. Penjelasan *literal inconsistency* ini adalah individu terkadang tidak konsisten dalam mengaplikasikan tingkah lakunya sesuai intensi yang sudah dinyatakan sebelumnya. Hal ini bisa disebabkan oleh beberapa alasan, diantaranya individu tersebut merasa lupa akan apa yang pernah diucapkan. Maka untuk mengantisipasi hal ini dapat dilakukan strategi *implementation intention*, yaitu dengan meminta individu untuk merinci bagaimana intensi tersebut akan diimplementasikan dalam tingkah laku.

d. *Base rate*

Base rate adalah tingkat kemungkinan sebuah tingkah laku akan dilakukan oleh seseorang. Tingkah laku dengan *base rate* yang tinggi adalah tingkah laku yang dilakukan oleh hampir semua orang. Sedangkan, tingkah laku dengan *base rate* rendah adalah tingkah laku yang hampir tidak dilakukan oleh kebanyakan orang.

Ajzen dalam Nursalam (2013:93) menyebutkan pengukuran intensi dapat digolongkan ke dalam pengukuran *belief*. Sebagaimana pengukuran *belief*, pengukuran intensi terdiri dari dua hal, yaitu pengukuran isi (*content*) dan kekuatan (*strength*). Isi dari intensi diwakili oleh jenis tingkah laku yang akan diukur, sedangkan kekuatan responnya dilihat dari rating jawaban yang diberikan kepada responden dengan pilihan skala yang tersedia. Contoh pilihan adalah mungkin-tidak mungkin dan setuju-tidak setuju.

2.4 Masa Remaja

2.4.1 Definisi Remaja

Santrock (2007:20-23) menyebutkan bahwa remaja berasal dari bahasa Latin *adolescere* yang artinya tumbuh atau tumbuh untuk mencapai kematangan.

Masa remaja merupakan masa transisi perkembangan antara masa kanak-kanak ke masa dewasa. Pada masa ini terjadi perubahan-perubahan berkaitan dengan kognitif, biologis, dan sosio-emosional. Perubahan yang dialami remaja dapat berkisar mulai dari perkembangan fungsi seksual, proses berpikir abstrak hingga kemandirian. Perubahan-perubahan tersebut, dapat dijabarkan sebagai berikut :

a. Perubahan Biologis

Perubahan-perubahan biologis yang terjadi, meliputi penambahan tinggi tubuh yang cepat, perubahan hormonal, dan kematangan seksual yang muncul ketika seseorang memasuki masa pubertas. Pada remaja awal terjadi perubahan di otak yang membuat kemajuan dalam berpikir. Saat masa ini, remaja juga mulai memiliki kecenderungan untuk tetap terjaga hingga larut malam dan bangun agak siang.

b. Perubahan Kognitif

Perubahan-perubahan kognitif yang berlangsung selama transisi dari masa kanak-kanak hingga masa remaja adalah meningkatnya berpikir abstrak, idealistik dan logis. Saat melalui masa transisi ini, remaja mulai berpikir secara lebih egosentris, sering kali memandang dirinya seolah-olah berada diatas pentas, unik dan tak terkalahkan. Sebagai respon terhadap perubahan-perubahan ini, orangtua memberikan tanggung jawab lebih besar di pundak remaja untuk membuat keputusan

c. Perubahan Sosio-emosional

Perubahan-perubahan sosio-emosional yang berlangsung di masa remaja meliputi tuntutan untuk mencapai kemandirian, konflik dengan orangtua, dan keinginan lebih banyak untuk meluangkan waktu bersama teman-teman sebaya. Percakapan yang berlangsung dengan teman-teman sebaya menjadi lebih intim dan remaja akan lebih membuka diri. Ketika anak-anak memasuki masa remaja, maka akan memasuki dunia sekolah yang lebih luas. Prestasi menjadi hal yang penting dan tantangan akademis meningkat. Pada masa ini, meningkatnya kematangan seksual remaja dapat berpengaruh pada peningkatan minat terhadap relasi romantis.

Ramaja akan mengalami lebih banyak perubahan suasana hati dibandingkan ketika masih masa kanak-kanak.

Selaras dengan pernyataan sebelumnya, WHO (*World Health Organization*) dalam Sarwono (2016:11-12) memberikan definisi tentang remaja dan menyebutkan bahwa pada tahapan perkembangan remaja terdapat perubahan besar baik perubahan fisik maupun perubahan psikis yang menyebabkan masa remaja relatif bergejolak dibandingkan dengan masa perkembangan lainnya. Hal ini menyebabkan masa remaja menjadi penting untuk diperhatikan. Berdasarkan penjelasan tersebut dapat disimpulkan bahwa transisi dari masa kanak-kanak hingga masa remaja bersifat kompleks dan multi dimensional, melibatkan perubahan di berbagai aspek kehidupan individu. Peranan orang tua dalam hal ini diperlukan agar remaja dapat beradaptasi dan melewati masa transisi dengan baik. Orang tua diharapkan mampu bersikap bijaksana, mampu mengarahkan dan memberikan dukungan kepada remaja.

2.4.2 Batasan Usia Remaja

WHO membagi kurun usia remaja dalam 2 bagian, yaitu remaja awal 10-14 tahun dan remaja akhir 15-20 tahun. Pembagian tersebut didasarkan pada usia kesuburan (*fertilitas*) wanita, namun batasan tersebut juga berlaku bagi remaja laki-laki. Di sisi lain, Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) menetapkan usia 15-24 tahun sebagai pemuda (*youth*). Di Indonesia, batasan remaja mendekati batasan PBB sebagai pemuda, yaitu kurun usia 11-24 tahun dan belum menikah. Konopka dalam Agustiani (2006:29) menyebutkan bahwa secara umum remaja dibagi menjadi 3 bagian, yaitu sebagai berikut :

a. Masa remaja awal (12-15 tahun)

Pada masa ini individu mulai meninggalkan peran sebagai anak-anak dan berusaha mengembangkan diri sebagai individu yang unik dan tidak tergantung pada orang tua. Fokus dari tahap ini adalah penerimaan terhadap bentuk dan kondisi fisik serta adanya konformitas yang kuat dengan teman sebaya.

b. Masa remaja pertengahan (15-18 tahun)

Masa ini ditandai dengan berkembangnya kemampuan berpikir yang baru. Teman sebaya masih memiliki peran yang penting, namun individu sudah lebih mampu mengarahkan diri sendiri (*self directed*). Pada masa ini remaja mulai mengembangkan kematangan tingkah laku, belajar mengendalikan impulsivitas, dan membuat keputusan-keputusan awal yang berkaitan dengan tujuan vokasional yang ingin dicapai. Selain itu, penerimaan dari lawan jenis menjadi penting bagi individu.

c. Masa remaja akhir (19-22 tahun)

Masa ini ditandai oleh persiapan akhir untuk memasuki peran-peran orang dewasa. Selama periode ini remaja berusaha memantapkan tujuan vokasional dan mengembangkan *sense of personal identity*. Keinginan yang kuat untuk menjadi matang dan diterima dalam kelompok teman sebaya dan orang dewasa, juga menjadi ciri dari tahap ini.

Ahmadi dan Sholeh (2005:121-122) menyebutkan bahwa pra pubertas adalah saat-saat terjadinya kematangan seksual yang sesungguhnya, bersamaan dengan terjadinya perkembangan fisiologis yang berhubungan dengan kematangan kelenjar endokrin, yang berperan dalam stimulasi hormon dalam tubuh. Sesuai dengan pernyataan tersebut, dimungkinkan bahwa masa remaja awal terdapat pada rentang usia 10 hingga 14 tahun menyesuaikan tingkat kematangan jasmani atau seksualnya. Masa remaja pertengahan dimungkinkan terjadi pada rentang usia 15-18 tahun. Ahmadi dan Sholeh (2005:123-124) menyebut masa remaja pertengahan sebagai masa pubertas. Pada masa ini seseorang tidak lagi hanya bersifat reaktif, tetapi juga mulai aktif mencapai kegiatan dalam rangka menemukan dirinya, serta mencari pedoman hidup untuk bekal kehidupannya mendatang, kegiatan tersebut dilakukannya dengan penuh semangat, akan tetapi sebenarnya individu dalam masa ini belum memahami benar hakikat dari sesuatu yang dicarinya. Pada masa remaja akhir dimungkinkan terjadi pada rentang usia 19 tahun dan maksimal pada usia 24 tahun. Ahmadi dan Sholeh (2005:125) menyebut masa remaja akhir sebagai masa *adoleson*. Pada masa ini seseorang sudah dapat mengetahui kondisi dirinya, dan sudah mulai

membuat rencana kehidupan serta sudah mulai memilih dan menentukan jalan hidup (*way of life*) yang hendak ditemuinya.

2.4.3 Ciri-Ciri Masa Remaja

Menurut Hurlock (2005:207-209) masa remaja mempunyai ciri-ciri tertentu yang membedakannya dengan periode sebelum dan sesudahnya yaitu :

- a. Masa remaja sebagai periode yang penting, remaja mengalami perkembangan fisik dan mental yang cepat dan penting.
- b. Masa remaja sebagai periode peralihan, perpindahan dari satu tahap perkembangan ke tahap perkembangan berikutnya
- c. Masa remaja sebagai periode perubahan, perubahan dalam sikap dan perilaku selama masa remaja sejajar dengan tingkat perubahan fisik.
- d. Masa remaja sebagai usia bermasalah, masa remaja sering menjadi masalah yang sulit diatasi baik oleh anak laki-laki maupun anak perempuan.
- e. Masa remaja sebagai masa mencari identitas. Pencarian identitas dimulai pada akhir masa kanak-kanak, penyesuaian diri dengan standar kelompok lebih panjang daripada bersikap individualistis. Penyesuaian diri dengan kelompok remaja awal masih tetap penting bagi anak laki-laki dan perempuan, namun lambat laun mereka mulai mendambakan identitas diri dengan kata lain ingin menjadi pribadi yang berbeda dari orang lain.
- f. Masa remaja sebagai usia yang menimbulkan ketakutan. Anggapan *stereotype* budaya bahwa remaja adalah anak-anak yang tidak rapi, yang tidak dapat dipercaya dan cenderung merusak dan berperilaku merusak, menyebabkan orang dewasa yang harus membimbing dan mengawasi.
- g. Masa remaja sebagai ambang masa dewasa, remaja mulai memutuskan diri pada perilaku yang dihubungkan dengan status dewasa.

2.5 Kecelakaan Lalu Lintas

2.5.1 Definisi Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas menurut UU RI No. 22 tahun 2009 adalah suatu peristiwa di jalan raya secara tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia ataupun kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas umumnya terjadi karena berbagai faktor penyebab, seperti pelanggaran atau tindakan tidak hati-hati para pengguna (pengemudi dan pejalan kaki), kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca dan pandangan yang terhalang. Korban kecelakaan yang disebutkan dalam hal ini bisa korban meninggal dunia dipastikan sebagai akibat dari kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut. Korban mengalami luka berat sampai mengalami cacat tetap akibat dari kecelakaan tersebut atau korban harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadinya kecelakaan. Korban luka ringan dimana korban tidak mengalami kedua hal tersebut diatas. Korban kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi 3 bagian yaitu :

a. Korban meninggal

Korban meninggal adalah korban yang sudah dipastikan meninggal sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 3 hari setelah kecelakaan tersebut.

b. Korban luka berat

Korban luka berat merupakan korban yang karena luka-lukanya menderita cacat atau dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadinya kecelakaan.

c. Korban luka ringan

Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian korban meninggal dan korban luka berat.

2.5.2 Faktor Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Dinas Perhubungan Kabupaten Jember (2016:8-9) menyatakan bahwa sistem lalu lintas jalan terdiri dari tiga komponen, yaitu manusia (sebagai pengguna jalan), kendaraan, serta jalan dan lingkungan. Masing-masing komponen dapat berkontribusi menjadi faktor penyebab terjadinya suatu kecelakaan. Namun, suatu kejadian kecelakaan pada umumnya melibatkan interaksi yang kompleks diantara ketiga faktor tersebut. Bahkan, kombinasi ketiga faktor dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan. Kombinasi antara perilaku mengemudi yang ceroboh, cuaca yang buruk dan prasarana jalan yang tidak memaafkan secara bersama-sama dapat menyebabkan kecelakaan.

Pernyataan tersebut selaras dengan penelitian Marsaid *et al* (2013:109-110) yang menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas sepeda motor disebabkan oleh faktor pengemudi kendaraan, dan lingkungan. Pada penelitian tersebut, dijelaskan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara faktor manusia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor, yang meliputi faktor lengah, mengantuk, mabuk, lelah, tidak tertib dan kecepatan tinggi. Disebutkan juga terdapat hubungan tetapi tidak bermakna antara faktor kendaraan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor. Selanjutnya, disebutkan pula ada hubungan yang bermakna antara faktor lingkungan fisik dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor, meliputi jalan berlubang, jalan menikung, dan pengaruh cuaca atau hujan.

Secara umum faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan diantaranya adalah :

a. Faktor Manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Manusia sebagai pengguna jalan raya seringkali lalai bahkan ugal-ugalan dalam mengemudi kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memicu gairah untuk balapan (Raharjo, 2014:80). *World Health Organization* (WHO), pernah merilis bahwa dari seluruh

kecelakaan yang terjadi di jalan raya, faktor kelalaian manusia (*human error*) memiliki kontribusi paling tinggi. Persentasenya mencapai 80-90% dibanding faktor ketidaklayakan sarana kendaraan yang antara 5-10%, ataupun akibat kerusakan infrastruktur jalan sebesar 10-20% (Abubakar, 2012:18)

b. Faktor Kendaraan

Kondisi kendaraan juga menjadi penyebab kecelakaan. Faktor kendaraan yang paling sering adalah ban pecah, rem tidak berfungsi dengan baik, kelelahan logam yang mengakibatkan terdapat bagian kendaraan patah, serta peralatan yang sudah aus dan tidak diganti juga dapat menyebabkan kecelakaan (Abubakar, 2012:19). Faktor yang paling sering adalah kelalaian perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi faktor penyebab kecelakaan akibat kendaraan, maka perawatan dan perbaikan kendaraan sangat diperlukan, di samping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler (Raharjo, 2014:80).

c. Faktor Jalan

Buruknya infrastruktur jalan, seperti kondisi jalan yang rusak dan berlubang seringkali menjadi penyebab terjadinya kecelakaan (Abubakar, 2012:20). Faktor jalan terkait dengan kecepatan, rencana jalan, geometrik jalan, ada tidaknya median jalan, jarak pandang, dan kondisi permukaan jalan, sangat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pemakai sepeda motor (Raharjo, 2014:80)

d. Faktor Cuaca

Faktor cuaca seperti hujan mempengaruhi kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, jarak pandang juga terpengaruh karena penghapus kaca tidak bisa bekerja sempurna karena lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap dan kabut juga bisa mengganggu jarak pandang terutama di daerah pegunungan (Raharjo, 2014:81)

2.6 Keselamatan Berkendara

2.6.1 Definisi Keselamatan Berkendara

Keselamatan berkendara adalah perilaku mengemudi yang aman dan bisa membantu untuk menghindari terjadinya lalu lintas. Keselamatan berkendara merupakan dasar pelatihan berkendara yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. Keselamatan berkendara di desain guna untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara (Ariwibowo, 2013:4). Keselamatan berkendara merupakan suatu program untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas dengan memberikan pemahaman pada masyarakat bahwa berlalu lintas merupakan kegiatan yang menyangkut banyak aspek sehingga harus memperhatikan faktor keamanan dan keselamatan diri pribadi serta orang lain. Prioritas sasaran program keselamatan berkendara antara lain melengkapi kendaraan dengan spion, lampu sein dan lampu rem (kelengkapan kendaraan), menggunakan helm standar dan memastikannya berbunyi klik (kelengkapan keselamatan), menyalakan lampu pada siang hari untuk kendaraan roda dua, menggunakan lajur kiri bagi kendaraan roda dua (Puspitasari, 2013:193)

Dijelaskan dalam buku petunjuk tata cara bersepeda motor di Indonesia yang dikeluarkan oleh Ditjen Perhubungan Darat (2009) perilaku keselamatan berkendara atau *safety riding*, meliputi pengemudi kendaraan bermotor yang diwajibkan memiliki SIM, mematuhi hukum yang telah ditentukan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, persiapan berkendara dan perlengkapan yang tepat untuk keselamatan pengemudi, serta mampu mengendalikan kecepatan dan keseimbangan dalam mengendarai kendaraan bermotor. Keselamatan berkendara mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain, agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas (UU RI No. 22 Tahun 2009). Diperlukan sebuah sistem yang lebih menyeluruh sehingga pengemudi kendaraan bermotor benar-benar sadar dan paham akan pentingnya menjaga dan membudayakan keselamatan di jalan raya.

2.6.2 Atribut Berkendara Sepeda Motor

Pengemudi sepeda motor memerlukan alat pelindung diri atau yang disingkat menjadi APD. APD berguna untuk meningkatkan keamanan dalam mengendarai sepeda motor, berikut adalah tata cara bersepeda motor yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2009) :

a. Helm Standar

Helm merupakan APD yang paling utama dan wajib dipakai oleh pengemudi maupun penumpang sepeda motor yang dapat mengurangi luka serius yang mungkin timbul apabila terjadi kecelakaan lalu lintas. UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pengemudi dan penumpang sepeda motor wajib menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI). Helm adalah bentuk perlindungan tubuh yang dikenakan di kepala dan biasanya dibuat dari metal atau bahan keras seperti kevlar, serat, resin atau plastik. Menurut bentuknya, helm motor dapat dikelompokkan dalam 3 (tiga) jenis helm, yaitu helm separuh kepala (*half head*), helm tiga perempat (*open face*), dan helm penuh (*full face*). Ketiga jenis helm tersebut, helm *full face* adalah helm yang paling baik, karena seluruh kepala dilindungi dari benturan.

b. Pelindung Mata dan Wajah

Mata dan wajah membutuhkan perlindungan dari angin, debu, hujan, binatang kecil dan bebatuan, pelindung wajah dapat memberi perlindungan dari hal tersebut. Pelindung mata dan wajah harus memenuhi standar yang berlaku, tidak tergores, tidak membatasi jarak atau sudut pandang pengemudi, dan dapat diikat erat agar tidak bergeser. Pelindung wajah harus memenuhi persyaratan standar yang berlaku, tidak ada goresan, tidak membatasi pandangan dari berbagai arah, dan dapat diikat erat sehingga tidak mudah bergeser. Jika memakai kacamata, pastikan kacamata tersebut cocok untuk berkendara sepeda motor dan tahan terhadap benturan (Ditjen Perhubungan Darat, 2009:12).

c. Sarung Tangan

Sarung tangan berfungsi untuk mengurangi efek langsung angin maupun kondisi cuaca ketika berkendara dan meminimalkan dampak cedera pada saat terjadi kecelakaan lalu lintas. Penahan benturan, goresan dan berbahan yang kuat merupakan standar dari sarung tangan untuk mengendarai sepeda motor. Sarung tangan juga harus nyaman ketika digunakan dan memberi kemampuan menggenggam setang dengan baik. Sarung tangan yang akan digunakan harus didesain untuk berkendara sepeda motor, terbuat dari kulit atau bahan sintetis berkualitas lainnya, melindungi tangan dan memberi kemampuan menggenggam setang motor dengan baik dan tetap mampu mengendalikan sepeda motor, muat pada tangan dengan baik dan terdapat lubang sirkulasi, memiliki ruang yang cukup untuk jari agar mudah menekuk tangan saat mengoperasikan sepeda motor dan melindungi tangan dari angin dan hujan (Ditjen Perhubungan Darat, 2009:14).

d. Pakaian Pelindung

Pakaian yang tepat membantu melindungi dari cedera adalah pakaian yang mudah dilihat pengguna jalan lain dan membuat yang memakainya nyaman selama berkendara. Pengemudi sepeda motor cenderung terserang berbagai macam kondisi cuaca. Berkendara pada cuaca dingin dapat menyebabkan demam dan kelelahan. Bahkan pada cuaca cerah tanpa perlindungan yang tepat, angin dapat menyebabkan temperatur tubuh anda menurun. Hal ini berakibat pada konsentrasi dan menurunkan reflek. Pakaian yang tepat saat berkendara adalah pakaian yang dapat melindungi dari kedinginan, kondisi dingin dan dehidrasi, angin dan matahari. Pengemudi disarankan menggunakan pakaian yang tidak mengganggu ketika berkendara bahkan dapat tersangkut di ban dan rantai sepeda motor, memakai kostum warna yang mencolok sehingga pengguna jalan lain dapat melihat, disarankan pula menggunakan rompi, serta gunakan aksesoris yang dapat memantulkan cahaya bila melakukan perjalanan pada malam hari (Ditjen Perhubungan Darat, 2009:13).

e. Sepatu

Sepatu berfungsi untuk melindungi pergelangan kaki. Sepatu dapat mengurangi efek langsung ke arah kaki pada pengemudi sepeda motor ketika terjadi kecelakaan lalu lintas. Sepatu harus didesain untuk berkendara sepeda motor dan terbuat dari kulit atau bahan sintetis kuat lainnya. Dapat melindungi pergelangan kaki, memiliki alas sepatu yang mampu menapak dengan baik dan memiliki bagian yang diperkuat sebagai perlindungan tambahan. Sepatu tidak boleh memiliki anting-anting, tali-tali atau sisi yang elastis, karena dapat menimbulkan masalah bagi pengemudi dan dapat menyangkut pada motor atau pada saat terjadi kecelakaan (Ditjen Perhubungan Darat, 2009:13).

2.6.3 Syarat Mengemudikan Sepeda Motor

a. Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)

Salah satu dokumen yang harus dimiliki seorang pemilik kendaraan adalah STNK. STNK merupakan salah satu surat penting yang menunjukkan kepemilikan kendaraan secara sah. Jika kita tidak menunjukkan STNK akan terancam hukuman kurungan penjara hingga 2 (dua) bulan atau denda hingga Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah) sesuai pasal 288 Ayat 1 (satu) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. (Raharjo, 2014:53).

b. Memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM)

Surat Ijin Mengemudi (SIM) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Setiap orang yang mengendarai kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki SIM sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikendarai (Raharjo, 2014:55). Berdasarkan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi, disebutkan bahwa

untuk mengendarai sepeda motor berlaku SIM C. Dan berdasarkan persyaratan usia pendaftaran SIM yaitu berusia 17 (tujuh belas) tahun.

c. Persyaratan Teknis Sepeda Motor

Pengemudi sepeda motor diwajibkan memenuhi persyaratan teknis di jalan raya, meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pengukur kecepatan, knalpot. Sanksi bagi pelanggaran ini diatur dalam Pasal 285 ayat 1 (satu), dipidana dengan kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) (Raharjo, 2014:53). Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, disebutkan bahwa lampu utama harus dihidupkan pada malam maupun siang hari. Lampu utama pada kendaraan berguna untuk memberikan penerangan pada bidang bagian depan kendaraan agar memberikan cahaya pada saat berkendara dan sebagai penerangan untuk melihat benda-benda yang berada di depan kendaraan, serta keberadaan suatu kendaraan.

d. Teknis Berkendara

Sebelum melakukan perjalanan dengan kendaraan bermotor, pengemudi perlu memeriksa segala hal diantaranya adalah memanasakan mesin sebelum berkendara agar mesin tidak mati saat dikendarai, memeriksa tekanan ban, memeriksa fungsi rem, pemeriksaan lampu kendaraan, kaca spion wajib ada dua (kanan dan kiri), serta memeriksa bahan bakar kendaraan. Saat berkendara perlu adanya konsentrasi dan stamina yang lebih, kurangnya konsentrasi akan mengurangi kemampuan untuk dapat mengambil keputusan cepat dan dapat mengakibatkan kecelakaan. Saat berkendara juga diperlukan teknik berkendara seperti pengereman yang tepat, menjaga jarak dengan kendaraan lain, dan berganti arah secara hati-hati dengan kendaraan lain. Setelah berkendara perlu dilakukan pemeriksaan mesin kendaraan untuk mengantisipasi kerusakan komponen mesin kendaraan (Mahawati, 2013:14-15).

e. Syarat Membonceng Penumpang

Pengguna sepeda motor maksimal adalah dua orang terdiri dari pengemudi dan penumpang, posisi duduk penumpang sebaiknya searah dengan pengemudi. Berdasarkan uraian tersebut, dapat dikatakan bahwa pengemudi sepeda motor hanya diperbolehkan mengangkut satu orang penumpang saja. Sanksi bagi pelanggaran ini diatur dalam Pasal 292 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, yaitu dipidana dengan kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

f. Penggunaan *Handphone* Saat Berkendara

Kebiasaan menggunakan *handphone* saat berkendara sepeda motor, seperti menelepon atau mendengarkan musik dinilai berbahaya karena mengakibatkan seseorang kehilangan konsentrasi (Raharjo, 2014:53). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 106 ayat 1 menyatakan bahwa setiap pengemudi wajib berkendara dengan penuh konsentrasi dan secara wajar. Sanksi atas pelanggaran tersebut terdapat dalam pasal 283, yang menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain yang dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan dikenakan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 750.000 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

2.6.4 Pengalaman Berkendara

Pengalaman merupakan hal yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan sehari-hari seseorang. Pengalaman adalah hal sangat berharga bagi setiap orang, dan pengalaman juga dapat diberikan kepada setiap orang untuk digunakan dan dijadikan sebagai pedoman serta pembelajaran. Seseorang yang memiliki kompetensi atau keterampilan berkendara yang aman didukung oleh pengalaman maupun masa mengendarai sepeda motor yang sudah bertahun-tahun (Khakim,

2016:30). Pengemudi dengan pengalaman yang minim dan kurangnya keterampilan berkendara dengan aman akan berisiko tinggi untuk mengalami kecelakaan lalu lintas (Hidayati dan Hendrati, 2015:282). Sejalan dengan hal tersebut, pada penelitian Aeni (2016:6-7) disebutkan bahwa terdapat hubungan antara pengalaman dengan perilaku aman berkendara. Perilaku aman berkendara tersebut didapatkan dari pengalaman buruk dan lamanya berkendara. Kecelakaan yang sering terjadi tersebut melibatkan pengemudi yang baru yang memiliki pengalaman kurang dari dua tahun, dibandingkan dengan pengemudi yang sudah memiliki pengalaman lebih lama.

Penelitian Wulandari (2016:73-74) mengenai dukungan sosial terhadap *self efficacy* remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas, menyebutkan bahwa remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dalam kurun waktu dua tahun terakhir ketika penelitian menyatakan masih memiliki trauma pasca kecelakaan, namun berusaha untuk menghilangkan trauma karena keadaan yang menuntut untuk berangkat ke sekolah dengan berkendara motor sendiri. Pengalaman mengalami kecelakaan lalu lintas membuat perubahan pada perilaku remaja. Perubahan tersebut nampak pada kemampuan remaja dalam mengelola emosi, serta remaja menjadi tidak mudah tersulut emosi ketika menemui pengguna jalan lain yang lalai dalam berkendara. Perubahan perilaku remaja tersebut ditunjang dengan adanya dukungan sosial yang berasal dari orang sekitar, mulai dari keluarga, teman serta pihak kepolisian. Dukungan sosial tersebut, meliputi aspek emosional, instrumental, informatif, dan penghargaan. Keluarga merupakan pihak yang berperan banyak dalam memberikan semua aspek dukungan sosial, dan menjadi sumber kekuatan bagi remaja untuk tidak terlibat kecelakaan lalu lintas. Teman hanya berkontribusi dalam memberikan dukungan emosional dan penghargaan saja. Dukungan informatif yang diperoleh remaja selain dari orang tua juga dari Pihak Kepolisian melalui program keselamatan berkendara untuk pelajar sekolah.

2.6.5 Pengetahuan *Safety Riding*

Pengetahuan sangat berperan penting dalam membentuk sikap suatu perilaku, terutama pengetahuan tentang *safety riding* pada pengemudi sepeda motor. Seseorang yang mempunyai pengetahuan lebih, maka akan cenderung berhati-hati dalam melakukan sesuatu. Misalnya pada pengemudi yang mempunyai pengetahuan lebih mengenai *safety riding* pada saat mengemudikan sepeda motor akan bekerja lebih hati-hati dibandingkan dengan pekerja yang tidak mempunyai pengetahuan mengenai *safety riding* yang baik, sehingga dapat disimpulkan bahwa pengemudi sepeda motor yang mempunyai pengetahuan *safety riding* yang baik mereka akan mematuhi peraturan lalu lintas dan selalu menerapkan perilaku berkendara yang aman baik untuk diri sendiri maupun pengguna jalan lain (Ariwibowo, 2013:6). Berdasarkan penelitian Perwitaningsih *et al* (2013:7-8), yang berjudul hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap perilaku keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa kesehatan masyarakat Udinus Semarang, didapatkan hasil ada hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan perilaku keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa.

2.6.6 Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

Zona Selamat Sekolah (ZoSS) merupakan pengendalian kegiatan lalu lintas melalui pengaturan kecepatan dengan penempatan marka dan rambu pada ruas jalan di lingkungan sekolah yang bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan, serta sebagai upaya menjamin keselamatan anak di sekolah. Sekolah sebagaimana dimaksud meliputi PAUD, TK, SD/MI, SMP/MTS dan SMA/SMK/MA. ZoSS dinyatakan dengan fasilitas pelengkap jalan, yang terdiri atas marka jalan, rambu lalu lintas, dan alat pengaman pemakai jalan. Marka jalan berupa zebra cross yang diletakkan sebelum pintu akses masuk sekolah. Rambu lalu lintas berupa rambu peringatan, rambu petunjuk, dan rambu larangan yang dipasang 50 meter ke arah sekolah setelah persimpangan. Alat pengaman pemakai jalan berupa pita penggaduh yang berfungsi untuk membuat pengemudi lebih

meningkatkan kewaspadaan. Pita penggaduh dapat berupa suatu marka jalan atau bahan lain yang dipasang melintang jalur lalu lintas dengan ketebalan maksimum 4 cm. Pita penggaduh untuk di Zona Selamat Sekolah dipasang dengan jarak 50 meter dari garis terluar ZoSS.

Syarat adanya ZoSS yaitu jumlah lajur jalan paling banyak empat lajur, tidak tersedia jembatan penyeberangan orang, dan sekolah yang mempunyai akses langsung ke jalan yang memiliki siswa diatas 50 siswa (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2014:2-4). Batas izin kecepatan di lokasi ZoSS yaitu 20 km/jam, 25 km/jam dan paling tinggi 30 km/jam. Penetapan kecepatan tersebut sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan oleh Menteri Perhubungan RI (2015:8), yang menyebutkan bahwa untuk kawasan sekolah pada jam masuk dan pulang sekolah batas kecepatan paling tinggi untuk semua kendaraan adalah 30 km/jam. Pada luar jam masuk atau pulang sekolah batas kecepatan pada kawasan sekolah sesuai dengan ketentuan batas kecepatan pada jalan arteri primer (jalan antarpusat kegiatan) yaitu paling tinggi 60 km/jam untuk sepeda motor.

2.7 Teori Perilaku

2.7.1 Pengertian Perilaku

Skinner dalam Notoatmodjo (2010:43-44) merumuskan bahwa perilaku merupakan respon atau reaksi seseorang terhadap stimulus atau rangsangan dari luar. Oleh karena perilaku ini terjadi melalui proses adanya organisme. Banyak teori tentang perubahan perilaku, salah satunya adalah teori *Stimulus-Organisme-Response* (SOR). Teori ini mendasarkan asumsi bahwa penyebab terjadinya perubahan perilaku tergantung kepada kualitas rangsang (*stimulus*) yang berkomunikasi dengan organisme Hal ini menyebabkan stimulus yang diberikan harus benar-benar melebihi stimulus semula atau dengan kata lain perlu adanya faktor yang meyakinkan (*reinforcement*) pada proses ini. Respon tersebut dibedakan menjadi dua, pertama respondent respons atau refleksi, yakni respon

yang timbul oleh rangsangan-rangsangan tertentu dan respon bersifat relatif tetap. Sedangkan bentuk respon yang kedua adalah operant response atau instrumental response, yakni respon yang timbul dan berkembang kemudian diikuti oleh stimulus atau perangsang tertentu yang bersifat memperkuat respon.

Menurut pembagian domain Bloom dalam Notoatmodjo (2010:50) perilaku seseorang terdiri dari tiga tingkatan sebagai berikut :

a. Pengetahuan (*knowledge*)

Pengetahuan adalah hasil penginderaan manusia atau hasil tahu seseorang terhadap objek melalui indera yang diamatinya (mata, hidung dan sebagainya). Dengan sendirinya, pada waktu penginderaan sampai menghasilkan pengetahuan tersebut sangat dipengaruhi oleh intensitas perhatian dan persepsi terhadap . Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting dalam pembentukan tindakan seseorang (*overt behavior*). Seseorang akan berperilaku berdasarkan pengetahuan yang dimilikinya dengan berpikir manfaat yang akan terjadi jika ia bertindak. Namun terdapat beberapa penelitian yang menyatakan bahwa tidak semua pengetahuan akan menyebabkan suatu tindakan.

b. Sikap (*Attitude*)

Sikap adalah respon tertutup seseorang terhadap stimulus atau objek tertentu, yang sudah melibatkan faktor pendapat atau emosi yang bersangkutan (baik-tidak baik, senang-tidak senang, setuju-tidak setuju, dan sebagainya). Sikap secara nyata menunjukkan konotasi adanya kesesuaian reaksi terhadap stimulus tertentu yang dalam kehidupan sehari-hari merupakan reaksi yang bersifat emosional terhadap stimulus sosial.

c. Tindakan atau Praktek (*Practice*)

Praktek adalah proses dimana seseorang melaksanakan atau mempraktekan apa yang diketahui atau disikapinya (dinilai baik). Sikap belum otomatis terwujud dalam suatu tindakan (*overt behavior*). Mewujudkan sikap menjadi suatu perbuatan nyata diperlukan faktor pendukung atau fasilitas. Ketidakcocokan sikap dengan perilaku disebut disonansi sikap, dimana hal ini akan menimbulkan berbagai masalah

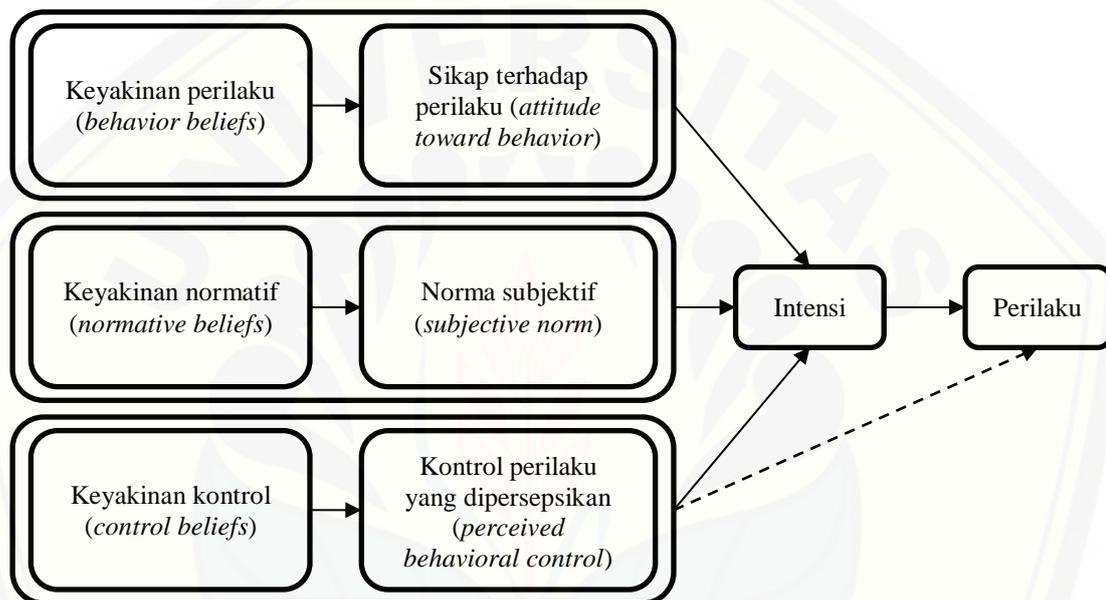
psikologis bagi individu yang bersangkutan sehingga ia akan berusaha mengubah sikapnya atau perilakunya.

2.7.2 Teori Perilaku Terencana (*Theory of Planned Behavior/TPB*)

Kholid (2012:39) menyebutkan bahwa *theory of planned behavior* atau yang disingkat TPB merupakan teori tentang hubungan antara sikap dan perilaku. Teori ini diusulkan oleh Icek Ajzen yang telah diterapkan pada studi tentang hubungan antara keyakinan, sikap niat perilaku dan perilaku di berbagai bidang seperti, periklanan, hubungan masyarakat, kampanye iklan, dan kesehatan. TPB sangat mirip dengan *self efficacy* milik Bandura, yang menjelaskan bagaimana seseorang akan menampilkan sebuah perilaku dengan berbagai kondisi yang memicunya (Glanz *et al*, 2008:71). Ajzen (2005:117-118) menyebutkan bahwa pada TPB, intensi dan perilaku merupakan fungsi dari tiga determinan dasar yaitu determinan sifat kepribadian (*personal in nature*), determinan cerminan pengaruh sosial (*reflecting sosial influence*), dan determinan kontrol (*issues of control*). Determinan sifat kepribadian (*personal in nature*) merupakan keyaninan dan sikap terhadap perilaku yang di bentuk oleh seseorang. Determinan cerminan pengaruh sosial (*reflecting sosial influence*) merupakan penjelasan mengenai keyaninan normatif dan faktor dari norma subjektif (*subjective norm*). Determinan kontrol (*issues of control*) merupakan keyakinan kontrol dan persepsi terhadap kontrol perilaku yang dibentuk oleh seseorang. TPB ini menyampaikan bahwa perilaku yang ditampilkan oleh individu timbul karena adanya intensi atau niat untuk berperilaku, sedangkan munculnya niat berperilaku ditentukan oleh 3 faktor penentu, yaitu :

- a. Keyakinan perilaku (*behavioral beliefs*), yaitu keyakinan individu akan hasil dari suatu perilaku (*beliefs strengh*) dan evaluasi atas hasil tersebut (*outcome evaluation*).
- b. Keyakinan normatif (*normative beliefs*), yaitu keyakinan tentang harapan normative orang lain (*normative beliefs*) dan motivasi untuk memenuhi harapan tersebut (*motivation to comply*).

- c. Keyakinan kontrol (*control belief*), yaitu keyakinan tentang keberadaan hal-hal yang mendukung atau menghambat perilaku yang akan ditampilkan (*control belief*) dan persepsinya tentang seberapa kuat hal-hal yang mendukung dan menghambat perilakunya tersebut (*perceived power*). Hambatan yang mungkin timbul pada saat perilaku ditampilkan dapat berasal dari dalam diri sendiri maupun dari lingkungan.



Gambar 2.1 Kerangka *Theory of Planned Behavior*
Sumber : Ajzen (2005)

Ajzen (2005:134-136) menyebutkan secara berurutan, keyakinan perilaku (*behavioral beliefs*) menghasilkan sikap terhadap perilaku menguntungkan atau tidak menguntungkan, keyakinan normatif (*normative beliefs*) menghasilkan tekanan sosial yang dipersepsikan (*perceived social pressure*) atau norma subjektif (*subjective norm*), dan keyakinan kontrol (*control belief*) mempengaruhi kontrol perilaku yang dipersepsikan (*perceived behavioral control*). Semakin menguntungkan sikap terhadap perilaku dan norma subjektif, dan semakin besar kontrol terhadap perilaku yang dipersepsikan, semakin kuat pula niat seseorang untuk melakukan perilaku yang dimaksud. Ajzen menambahkan bahwa peran *background factor* secara tidak langsung dapat mempengaruhi intensi seseorang

melalui determinan faktor utama (determinan sifat kepribadian, determinan cerminan pengaruh sosial, dan determinan kontrol). Variabel *background factor* tersebut dikelompokkan menjadi tiga yaitu :

a. Faktor personal

Faktor personal adalah sikap umum seseorang terhadap sesuatu, sifat kepribadiann (*personality traits*), nilai hidup (*values*), emosi, dan kecerdasan yang dimiliki individu.

b. Faktor sosial

Faktor sosial antara lain adalah usia, jenis kelamin (*gender*), etnis, pendidikan, penghasilan, agama.

c. Faktor informasi

Faktor informasi adalah pengalaman, pengetahuan, dan ekspose pada media.

2.7.3 Konsep Kunci *Theory of Planned Behavior*

Beberapa variabel kunci dari TPB diantaranya dapat dijelaskan sebagai berikut (Kholid, 2012:41) :

a. Keyakinan perilaku dan sikap terhadap perilaku

1) Keyakinan perilaku (*behavioral beliefs*), merupakan asumsi seseorang tentang konsekuensi dari perilaku tertentu. Konsep ini berdasarkan probabilitas subjektif bahwa perilaku tersebut akan menghasilkan sesuatu yang diinginkan. Diasumsikan bahwa variabel ini dipengaruhi oleh emosi dan persepsi. Emosi dalam hal ini terlibat dalam membentuk sikap pada perilaku seseorang. Persepsi dalam hal ini berkaitan dengan cara individu dalam menginterpretasikan berbagai pertimbangan kesulitan, resiko dan tantangan yang menyertai.

2) Sikap dalam berperilaku (*attitude toward behavior*), merupakan pandangan subjektif seseorang pada suatu perilaku. Sikap dalam hal ini merupakan suatu evaluasi positif atau negatif terhadap suatu perilaku tertentu.

- b. Keyakinan normatif dan norma subjektif
- 1) Keyakinan normatif (*normative beliefs*), merupakan persepsi individu tentang perilaku tertentu yang dipengaruhi oleh orang lain yang signifikan, misalnya orangtua, teman, pasangan, guru. Ajzen dalam Nursalam (2013:94) mengasumsikan variabel ini dipengaruhi oleh peran orang sebagai referensi dan motivasi individu untuk memenuhi norma.
 - 2) Norma subjektif (*subjective norm*), merupakan persepsi individu dari tekanan normatif sosial, atau keyakinan lain yang relevan, bahwa ia harus atau tidak harus melakukan perilaku tersebut. Diasumsikan bahwa variabel ini dipengaruhi oleh nilai, budaya, dan motif.
- c. Keyakinan Kontrol dan kontrol perilaku yang dipersepsikan
- 1) Keyakinan Kontrol (*control beliefs*), asumsi seseorang tentang adanya faktor yang dapat memfasilitasi atau menghambat kinerja perilaku. Yogatama (2013:5-7) mengasumsikan bahwa variabel ini dipengaruhi oleh *self control*. *Self control* dalam hal ini berupa kemampuan kontrol seseorang terhadap diri sendiri untuk melakukan suatu tindakan dengan resiko atau hambatan yang ada. *Self control* yang dimaksud dalam penelitian tersebut juga menyangkut dinamika psikologis seseorang untuk menaati peraturan lalu lintas yang ada terkait kondisi khusus seperti tidak ada polisi atau sekedar berkendara dalam jarak yang dekat.
 - 2) Kontrol perilaku yang dipersepsikan, merupakan pandangan atau penilaian seseorang dalam bentuk kemudahan individu atau kesulitan dalam melakukan perilaku tertentu. Kontrol perilaku yang dipersepsikan juga dapat diartikan sebagai suatu keadaan ketika individu merasa yakin bahwa yang dilakukannya saat ini merupakan persepsi yang dapat di kontrol oleh dirinya. Kontrol perilaku yang dipersepsikan (*perceived behavior control*) pada seseorang ini juga berhubungan dengan *self efficacy*.
- d. Intensi/niat berperilaku dan perilaku

- 1) Intensi atau niat berperilaku, merupakan indikasi kesiapan individu untuk melakukan perilaku tertentu. Intensi dapat menunjukkan seberapa besar kemauan seseorang untuk berusaha melakukan suatu tingkah laku tertentu. Hal ini diasumsikan menjadi anteseden langsung dari perilaku. Hal ini didasarkan pada sikap terhadap perilaku, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dirasakan, dengan setiap prediktor yang tertimbang dalam kaitanya dengan pembentukan niat berperilaku.
- 2) Perilaku, merupakan respon yang dapat diamati seseorang dalam situasi tertentu sehubungan dengan target yang diberikan. Ajzen (2005:103) mengatakan bahwa perilaku merupakan fungsi dari niat yang kompatibel dan persepsi pengendalian perilaku dalam kontrol perilaku yang dirasakan diharapkan dapat mempengaruhi niat pada perilaku, sehingga niat baik menghasilkan perilaku ketika kontrol perilaku yang dirasakan kuat.

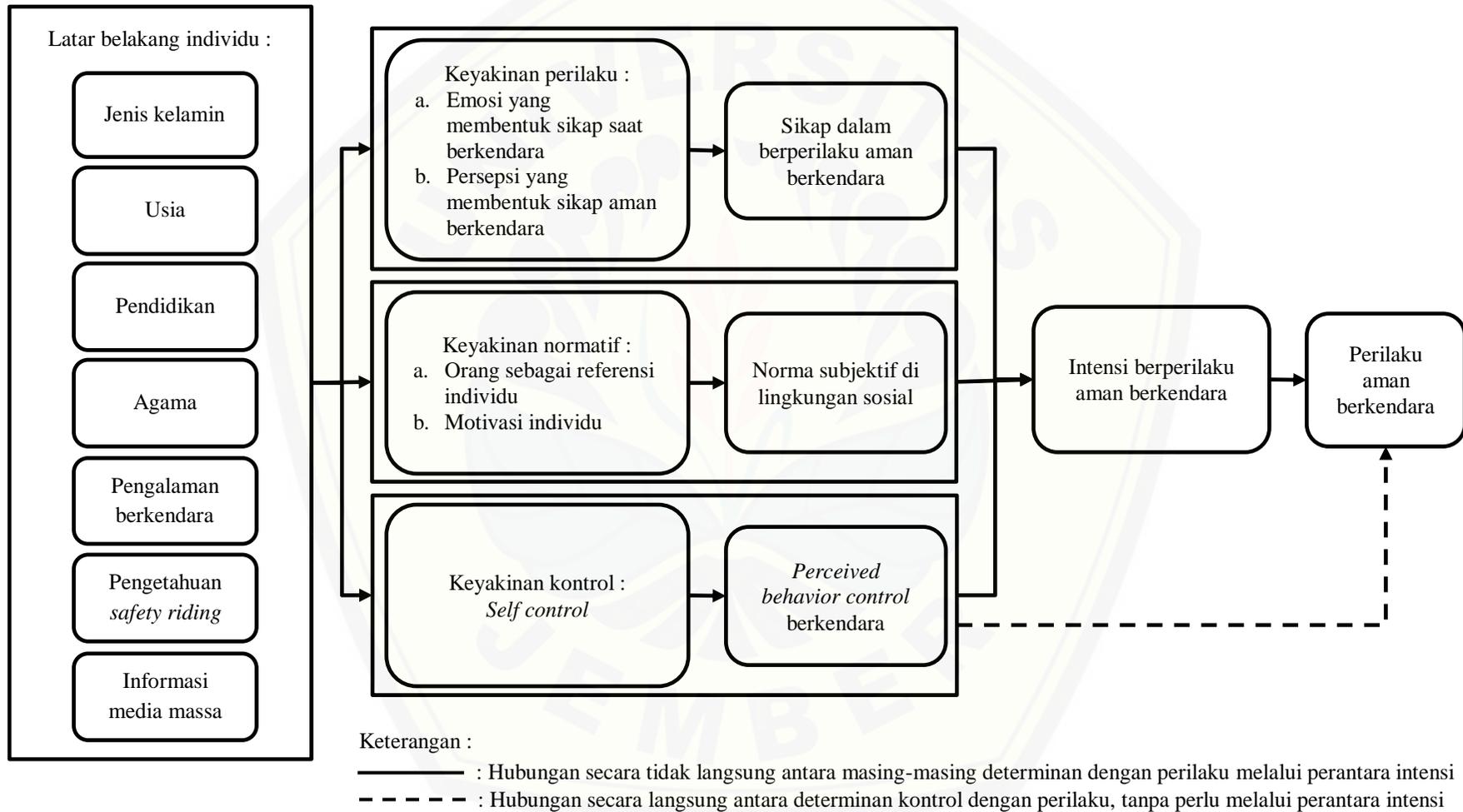
2.7.4 Perilaku Berisiko Berkendara Remaja

Agung (2014:36) menyebutkan bahwa remaja sangat berpotensi menjadi pengemudi berisiko. Remaja cenderung mengadopsi cara berkendara penuh risiko dibandingkan orangtua. Fakta tersebut terbukti dengan banyaknya remaja-remaja yang berkendara secara agresif, dan penuh risiko, misalkan menyalip kendaraan yang ada di depan tanpa lampu sen atau menerobos lampu merah. Pengemudi berisiko sangat berbahaya bagi dirinya dan orang lain. Potensi tersebut menimbulkan kecelakaan yang dapat berdampak pada risiko kematian. Secara umum ada dua faktor yang mempengaruhi perilaku berisiko berkendara remaja. Pertama yaitu kepribadian individu bereaksi terhadap situasi sosial. Kepribadian meliputi, marah, pencarian sensasi, cemas, *normlessness* dan altruisme. Kepribadian seseorang berpengaruh terhadap perilaku pengemudi secara tidak langsung. Seseorang yang memiliki tingkat kecemasan yang tinggi cenderung memiliki sikap terhadap keselamatan berlalu lintas, artinya ia cenderung akan berhati-hati dalam berkendara. Orang yang memiliki persepsi risiko rendah

cenderung berkendara penuh risiko, seperti berkendara melebihi kecepatan, memotong kendaraan di depan. Hal tersebut tentunya akan memiliki potensi timbulnya kecelakaan lalu lintas. Penelitian tersebut juga menyatakan bahwa remaja laki-laki lebih berisiko dalam berkendara dibandingkan dengan remaja perempuan.



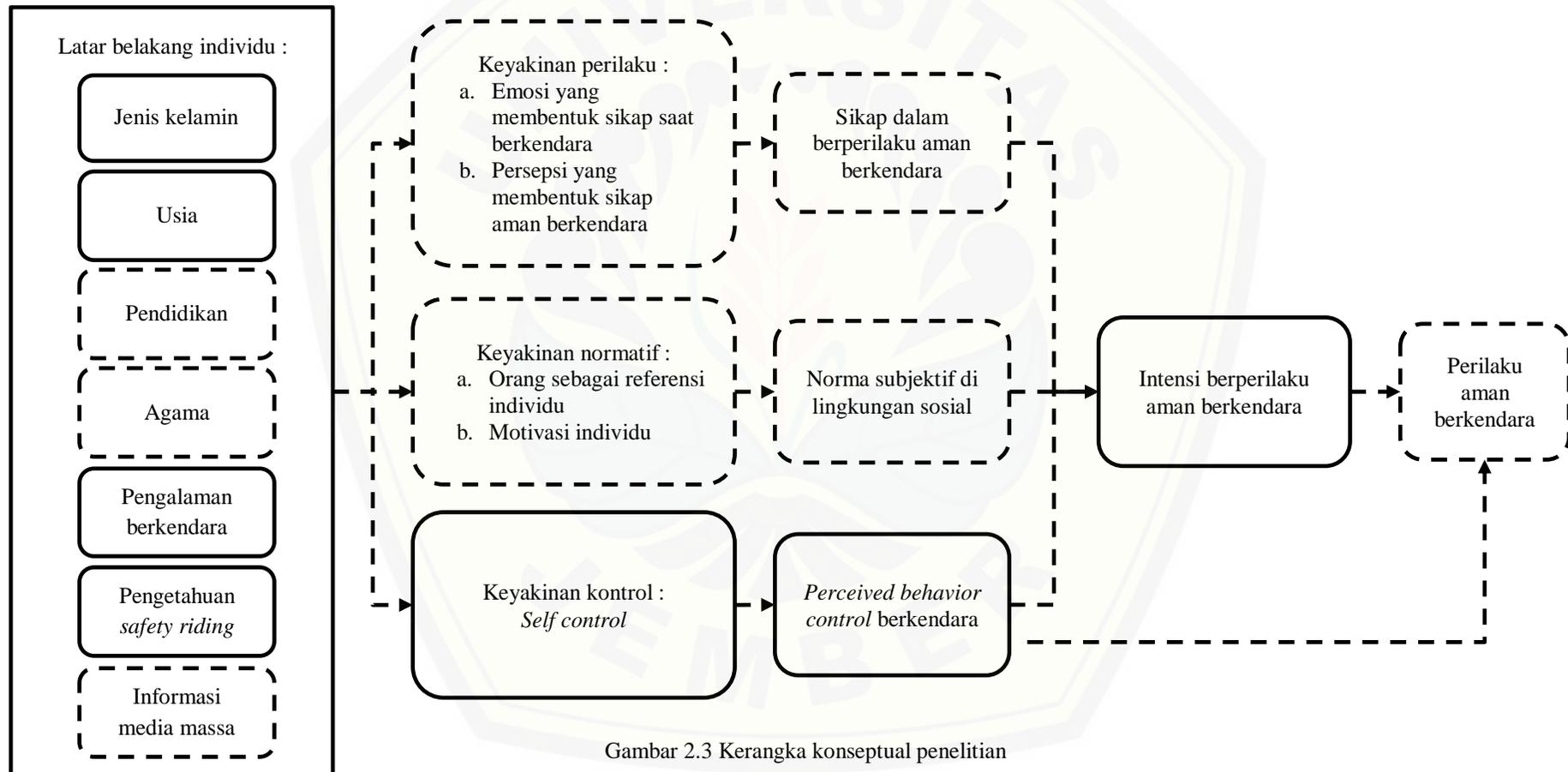
2.8 Kerangka Teori



Gambar 2.2 Modifikasi Kerangka *Theory of Planned Behavior* Ajzen (2005) dan Glanz *et al* (2008)

2.9 Kerangka Konsep

Berdasarkan teori yang sudah diuraikan sebelumnya maka peneliti mencoba membuat kerangka konseptual penelitian mengenai kontrol perilaku berkendara pada remaja laki-laki dan perempuan.



Gambar 2.3 Kerangka konseptual penelitian

: Variabel yang diteliti
 : Variabel yang tidak diteliti

Intensi dapat dipengaruhi oleh tiga faktor, yaitu keyakinan perilaku yang menghasilkan sikap dalam berperilaku, keyakinan normatif yang menghasilkan norma dilingkungan sosial, dan keyakinan kontrol yang menghasilkan persepsi kontrol perilaku untuk membentuk intensi dan perilaku. Pada penelitian ini, peneliti mencoba mendeskripsikan mengenai salah satu faktor yaitu determinan kontrol yang terdiri dari keyakinan kontrol dan kontrol perilaku yang dipersepsikan. Keyakinan kontrol merupakan asumsi seseorang tentang adanya faktor yang dapat memfasilitasi atau menghambat kinerja perilaku. Variabel ini dipengaruhi oleh *self control*. *Self control* dalam hal ini berupa kemampuan kontrol seseorang terhadap diri sendiri untuk melakukan suatu tindakan dengan resiko atau hambatan yang ada. Komponen *self control* yang ingin diteliti yaitu kemampuan mengontrol perilaku, kemampuan mengontrol stimulus, kemampuan mengantisipasi peristiwa atau kejadian, kemampuan menafsirkan peristiwa, kemampuan mengambil keputusan. *Self control* individu selanjutnya akan membentuk *perceived behavior control*, dalam hal ini berkaitan dengan perilaku aman berkendara.

Munculnya intensi berperilaku juga ditentukan oleh latar belakang individu, dalam hal ini peneliti mencoba mendeskripsikan komponen terkait jenis kelamin, usia, pengalaman berkendara, dan pengetahuan *safety riding*. Komponen intensi berperilaku aman berkendara yang ingin diteliti yaitu persyaratan teknis sepeda motor (fungsi rem, pemeriksaan mesin sebelum berkendara, lampu kendaraan, tekanan ban, bahan bakar, kaca spion, SIM dan STNK), penggunaan APD berkendara (helm, pelindung mata, masker, sarung tangan, sepatu, pakaian, pelindung), kecepatan berkendara, dan teknis berkendara (penerapan sebelum, saat dan setelah berkendara). Variabel pendidikan tidak diteliti karena sampel pada penelitian ini bersifat homogen yaitu berasal dari latar belakang individu yang sama yaitu remaja usia Sekolah Menengah Kejuruan/SMK. Variabel agama tidak diteliti karena tinjauan lebih erat kaitannya dengan norma yang berada di lingkungan sosial, sedangkan variabel informasi media massa berkaitan dengan *safety riding* dalam hal ini sudah termasuk dalam pengetahuan mengenai *safety riding*.

Dua variabel lainnya yaitu keyakinan perilaku yang menghasilkan sikap dalam berperilaku, dan keyakinan normatif yang menghasilkan norma subjektif tidak diteliti, dikarenakan penelitian ini terfokus pada faktor kontrol perilaku yang meliputi keyakinan kontrol yang dalam penelitian ini membahas mengenai *self control* dan *perceived behaviour control* yang mempengaruhi intensi dan selanjutnya membentuk perilaku individu. Variabel keyakinan perilaku berkaitan dengan asumsi terhadap konsekuensi dan variabel keyakinan normatif berkaitan dengan faktor yang berasal dari faktor eksternal individu, sedangkan dalam hal ini peneliti ingin meneliti berkaitan dengan kemampuan kontrol seseorang dalam melakukan suatu tindakan dengan resiko atau hambatan yang ada. Perilaku aman berkendara dalam hal ini tidak diteliti, dikarenakan pada prosesnya penelitian berkaitan dengan perilaku ini dibutuhkan waktu yang cukup lama, dan beberapa pertimbangan tertentu terkait dengan proses observasi akan berisiko untuk peneliti, terutama observasi pada saat responden sedang berkendara di jalan.

BAB 3. METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif jenis penelitian deskriptif. Penelitian kuantitatif digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, dan analisis data berupa angka-angka (Sugiyono, 2015:8). Tujuan penelitian ini untuk mengetahui gambaran kontrol perilaku berkendara remaja laki-laki dan perempuan, sehingga metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif yaitu suatu penelitian yang dilakukan untuk mendeskripsikan atau menggambarkan suatu fenomena yang terjadi di dalam masyarakat. Setiap subjek penelitian hanya di observasi sekali saja dan pengukuran dilakukan terhadap status karakter atau variabel subjek pada saat pemeriksaan. Hal ini tidak berarti bahwa semua subjek penelitian diamati pada waktu yang sama (Notoatmodjo, 2012:35-38).

3.2 Tempat dan waktu penelitian

3.2.1 Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada remaja laki-laki dan perempuan SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember. Alasan peneliti memilih lokasi tersebut dikarenakan berdasarkan observasi awal yang telah dilakukan, sekolah tersebut merupakan satu-satunya sekolah yang berada di jalan Gambirono dengan siswa pengguna sepeda motor terbanyak sebagai alat transportasi menuju ke sekolah dibanding sekolah lain disekitarnya. SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember sebagai tempat penelitian dikarenakan letak sekolah tersebut berada pada lintasan Jalan Gambirono, serta berada tepat pada perbatasan Kecamatan Umbulsari dan Kecamatan Bangsalsari yang merupakan salah satu wilayah *black spot* (rawan kecelakaan lalu lintas). Akses jalan yang dilalui oleh siswa-siswi tersebut menuju sekolah merupakan jalan rawan kecelakaan, dan tidak terdapat fasilitas pelengkap jalan, yang terdiri atas marka jalan, rambu lalu lintas,

dan alat pengaman pemakai jalan.

3.2.2 Waktu Penelitian

Penelitian tentang kontrol perilaku berkendara pada remaja laki-laki dan perempuan SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember dilakukan pada bulan Agustus 2017 sampai dengan Juli 2018. Kegiatan ini dimulai dengan penyusunan proposal, observasi awal, pelaksanaan penelitian, pembahasan hasil penelitian.

3.3 Populasi dan Sampel Penelitian

3.3.1 Populasi Penelitian

Populasi penelitian adalah keseluruhan objek penelitian, atau dapat pula diartikan sebagai semua anggota kelompok orang atau objek yang telah dirumuskan dengan jelas dan menjadi sasaran generalisasi (Taniredja dan Mustafidah, 2014:33). Populasi pada penelitian ini yaitu seluruh siswa-siswi yang mengemudikan sepeda motor sebagai alat transportasi dari tempat tinggal menuju ke sekolah dan melewati Jalan Gambirano. Berdasarkan hasil observasi awal populasi yang terekap pada saat observasi awal berjumlah 98 responden yang mengemudikan sepeda motor. Total tersebut berasal dari kelas 10, 11, dan 12.

3.3.2 Sampel Penelitian

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Sampel juga dapat diartikan, sebagian yang diambil dari keseluruhan obyek yang diteliti dan dianggap mewakili seluruh populasi (Sugiyono, 2015:215). Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik *total sampling*, yaitu teknik penentuan sampel dengan mengambil seluruh anggota populasi sebagai responden atau sampel. Sampel dalam penelitian ini yaitu seluruh populasi yang memenuhi kriteria inklusi. Hasil observasi awal di SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember jumlah populasi yang mengemudikan sepeda motor

sebagai alat transportasi dari tempat tinggal menuju ke sekolah dan melewati Jalan Gambirono adalah 98 responden remaja laki-laki dan perempuan. Berdasarkan hasil kriteria inklusi diperoleh 86 responden yang sesuai dengan kriteria inklusi. Pada saat penelitian didapatkan 76 responden, dan 10 responden harus tereliminasi berdasarkan ketentuan kriteria eksklusi.

Kriteria inklusi dan eksklusi yang telah ditetapkan oleh peneliti dalam pengambilan sampel penelitian adalah sebagai berikut :

- a. Kriteria inklusi adalah kriteria atau ciri-ciri yang perlu dipenuhi oleh setiap anggota populasi yang dapat diambil sebagai sampel (Notoatmodjo, 2012:130). Kriteria inklusi sampel penelitian ini adalah sebagai berikut :
 - 1) Siswa-siswi yang bertindak sebagai pengemudi sepeda motor atau yang pemegang kendali penuh dalam mengemudikan sepeda motor pada saat berangkat dan pulang dari tempat tinggal menuju sekolah dan sebaliknya.
 - 2) Sehari-hari mengemudikan sepeda motor melewati Jalan Gambirono.
- b. Kriteria eksklusi adalah kriteria atau ciri-ciri anggota populasi yang tidak dapat diambil sebagai sampel, karena berbagai sebab (Notoatmodjo, 2012:130). Kriteria eksklusi pada penelitian ini adalah siswa-siswi tidak dapat hadir atau tidak dapat mengikuti penelitian, dikarenakan sedang tidak sehat jasmani ataupun sudah tidak berada di area lingkungan sekolah.

3.4 Variabel dan Definisi Operasional

3.4.1 Variabel Penelitian

Variabel adalah sesuatu yang digunakan sebagai ciri, sifat, atau ukuran yang dimiliki atau didapatkan oleh suatu penelitian tentang suatu konsep pengertian tertentu (Notoatmodjo, 2012:103). Variabel dapat diartikan sebagai suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan (Sugiyono, 2015:38). Variabel dalam penelitian ini adalah jenis kelamin, usia, pengalaman berkendara, pengetahuan *safety riding*, *self*

control, *perceived behavior control* berkendara, dan intensi berperilaku aman berkendara.

3.4.2 Definisi Operasional

Definisi operasional adalah uraian tentang batasan variabel yang dimaksud, atau tentang apa yang diukur oleh variabel yang bersangkutan (Notoatmodjo, 2012:112). Definisi operasional yang diberikan kepada variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

Tabel 3.1 Variabel dan Definisi Operasional

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Teknik pengumpulan data	Identifikasi/kategori	Skala
1. Latar belakang individu					
a.	Jenis kelamin	Ciri fisik biologis responden yang membedakan berdasarkan keadaan anatomi	Angket	1. Laki-laki 2. Perempuan	Nominal
b.	Usia	Masa hidup responden mulai dari lahir hingga waktu penelitian berlangsung	Angket	1. < 17 tahun 2. ≥ 17 tahun	Nominal
c.	Pengalaman berkendara	Peristiwa yang dialami seseorang, baik berupa peristiwa yang baik atau buruk ketika berkendara di jalan, kejadian buruk berupa kecelakaan dapat menimbulkan trauma pada individu.	Angket	Diukur dengan 5 pertanyaan. Penilaian dan pemberian skor menggunakan pendekatan skala Guttman (Sugiyono, 2015). Pertanyaan <i>Favorable</i> (positif) : 1,3,4 a. Ya = 1 b. Tidak = 0 Pertanyaan <i>Unfavorable</i> (negatif) : 2,5 a. Ya = 0 b. Tidak = 1 Kategori : a. Buruk, jika total skor ≤ 2	Nominal

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Teknik pengumpulan data	Identifikasi/kategori	Skala
				b. Baik, jika total skor > 2	
	d. Pengetahuan	Segala sesuatu yang diketahui atau dimengerti oleh responden tentang persyaratan teknis sepeda motor, APD berkendara, teknis berkendara	Angket	Diukur dengan 20 pertanyaan. Penilaian dan pemberian skor menggunakan pendekatan skala Guttman (Sugiyono, 2015). Pertanyaan <i>Favorable</i> (positif) : 2,8,10,11,13 a. Benar = 1 b. Salah = 0 Pertanyaan <i>Unfavorable</i> (negatif) : 1,3,4,5,6,7,9,12, 14,15,16,17,18,19,20 a. Benar = 0 b. Salah = 1 Kategori : a. Pengetahuan tinggi, jika total skor > 10 b. Pengetahuan rendah, jika total skor ≤ 10	Nominal
2.	<i>Self Control</i>	Kemampuan untuk mengelola faktor-faktor perilaku sesuai dengan situasi dan kondisi sebagai bentuk pengendalian diri	Angket	Diukur melalui 5 aspek kemampuan kontrol dengan total 21 pernyataan. Penilaian dan pemberian skor menggunakan pendekatan skala Likert (Nursalam, 2013). Pertanyaan <i>Favorable</i> (positif) : 1-20 a. Sangat Setuju (SS) = 4 b. Setuju (S) = 3	Nominal

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Teknik pengumpulan data	Identifikasi/kategori	Skala
				c. Tidak Setuju (TS) = 2 d. Sangat Tidak Setuju (STS) = 1 Pertanyaan <i>Unfavorable</i> (positif) : 21 a. Sangat Setuju (SS) = 1 b. Setuju (S) = 2 c. Tidak Setuju (TS) = 3 d. Sangat Tidak Setuju (STS) = 4 Kategori : a. Tinggi, jika total skor > mean (>63) b. Rendah, jika total skor ≤ mean (≤ 63)	
a.	Kemampuan mengontrol perilaku	Kemampuan responden dalam mengendalikan diri ketika menghadapi suatu situasi tertentu	Angket	Diukur dengan 4 pernyataan. Penilaian dan pemberian skor menggunakan pendekatan skala Likert (Nursalam, 2013). Pertanyaan <i>Favorable</i> (positif) : 1,2,3,4 a. Sangat Setuju (SS) = 4 b. Setuju (S) = 3 c. Tidak Setuju (TS) = 2 d. Sangat Tidak Setuju (STS) = 1 Kategori : a. Tinggi, jika total skor > mean (>12) a. Rendah, jika total skor ≤	Nominal

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Teknik pengumpulan data	Identifikasi/kategori	Skala
				mean (≤ 12)	
b.	Kemampuan mengontrol stimulus	Kemampuan responden dalam menanggapi stimulus yang tidak dikehendaki	Angket	<p>Diukur dengan 4 pernyataan. Penilaian dan pemberian skor menggunakan pendekatan skala Likert (Nursalam, 2013).</p> <p>Pertanyaan <i>Favorable</i> (positif) : 5,6,7,8</p> <p>a. Sangat Setuju (SS) = 4</p> <p>b. Setuju (S) = 3</p> <p>c. Tidak Setuju (TS) = 2</p> <p>d. Sangat Tidak Setuju (STS) = 1</p> <p>Kategori :</p> <p>a. Tinggi, jika total skor > mean (> 12)</p> <p>b. Rendah, jika total skor \leq mean (≤ 12)</p>	Nominal
c.	Kemampuan mengantisipasi peristiwa	Kemampuan responden dalam mengantisipasi keadaan yang terjadi disekitarnya dengan berbagai pertimbangan secara relatif objektif	Angket	<p>Diukur dengan 4 pernyataan. Penilaian dan pemberian skor menggunakan pendekatan skala Likert (Nursalam, 2013).</p> <p>Pertanyaan <i>Favorable</i> (positif) : 9,10,11,12</p> <p>a. Sangat Setuju (SS) = 4</p> <p>b. Setuju (S) = 3</p> <p>c. Tidak Setuju (TS) = 2</p> <p>d. Sangat Tidak Setuju (STS) = 1</p>	Nominal

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Teknik pengumpulan data	Identifikasi/kategori	Skala
				Kategori : a. Tinggi, jika total skor > mean (>12) b. Rendah, jika total skor ≤ mean (≤12)	
d.	Kemampuan menafsirkan peristiwa	Kemampuan responden dalam menilai atau menafsirkan suatu keadaan atau peristiwa dengan cara memperhatikan sisi positif yang terjadi secara subjektif	Angket	Diukur dengan 5 pernyataan. Penilaian dan pemberian skor menggunakan pendekatan skala Likert (Nursalam, 2013). Pertanyaan <i>Favorable</i> (positif) : 13,14,15,16,17 a. Sangat Setuju (SS) = 4 b. Setuju (S) = 3 c. Tidak Setuju (TS) = 2 d. Sangat Tidak Setuju (STS) = 1 Kategori : a. Tinggi, jika total skor > mean (>16) b. Rendah, jika total skor ≤ mean (≤16)	Ordinal
e.	Kemampuan mengontrol pengambilan keputusan	Kemampuan responden dalam mengambil suatu tindakan berdasarkan pada sesuatu yang diyakini atau disadarinya	Angket	Diukur dengan 4 pernyataan. Penilaian dan pemberian skor menggunakan pendekatan skala Likert (Nursalam, 2013). Pertanyaan <i>Favorable</i> (positif) : 18,19,20 e. Sangat Setuju (SS) = 4 f. Setuju (S) = 3	Nominal

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Teknik pengumpulan data	Identifikasi/kategori	Skala
				g. Tidak Setuju (TS) = 2 h. Sangat Tidak Setuju (STS) = 1 Pertanyaan <i>Unfavorable</i> (positif) : 21 e. Sangat Setuju (SS) = 1 f. Setuju (S) = 2 g. Tidak Setuju (TS) = 3 h. Sangat Tidak Setuju (STS) = 4 Kategori : c. Tinggi, jika total skor > mean (>11) d. Rendah, jika total skor ≤ mean (≤11)	
3.	<i>Perceived behavior control</i>	Pandangan atau penilaian responden tentang faktor pendorong dan faktor penghambat untuk berperilaku aman berkendara (<i>safety riding</i>) berdasarkan kendali diri atau kontrol diri yang dipersepsikannya	Angket	Diukur dengan 20 pernyataan. Bagian 1 terdiri dari 10 pernyataan dan Bagian 2 terdiri dari 10 pertanyaan. Penilaian dan pemberian skor menggunakan metode yang dikemukakan oleh Ajzen dalam Nursalam (2013) yaitu dengan mengkalikan setiap jawaban bagian 1 dan bagian 2 dan menjumlahkan hasilnya. Pertanyaan <i>Favorable</i> (positif) : 1,2,3,4,5,6,7,8,9,	Nominal

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Teknik pengumpulan data	Identifikasi/kategori	Skala
10				Bagian 1 a. Sangat Setuju (SS) = 4 b. Setuju (S) = 3 c. Tidak Setuju (TS) = 2 d. Sangat Tidak Setuju (STS) = 1 Bagian 2 a. Sangat Besar (SB) = 4 b. Besar (B) = 3 c. Kecil (K) = 2 d. Sangat Kecil (SK) = 1 Pertanyaan <i>Unfavorable</i> (negatif) : - Bagian 1 a. Sangat Setuju (SS) = 1 b. Setuju (S) = 2 c. Tidak Setuju (TS) = 3 d. Sangat Tidak Setuju (STS) = 4 Bagian 2 a. Sangat Besar (SB) = 1 b. Besar (B) = 2 c. Kecil (K) = 3 d. Sangat Kecil (SK) = 4 Kategori : a. <i>Perceived behavior control</i> positif, jika total skor > mean (>82) b. <i>Perceived behavior control</i> negatif, jika total skor ≤ mean (≤82)	

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Teknik pengumpulan data	Identifikasi/kategori	Skala
4.	Intensi berperilaku aman berkendara	Tingkat kemauan responden untuk berusaha melakukan tingkah laku agar aman dalam berkendara	Angket	<p>Diukur dengan 9 pernyataan. Penilaian dan pemberian skor menggunakan pendekatan skala Likert (Nursalam, 2013)</p> <p>Pertanyaan <i>Favorable</i> (positif) : 1,2,3,4,5,6,7,8,9 a. Sangat Setuju (SS) = 4 b. Setuju (S) = 3 c. Tidak Setuju (TS) = 2 d. Sangat Tidak Setuju (STS) = 1</p> <p>Pertanyaan <i>Unfavorable</i> (negatif) : - a. Sangat Setuju (SS) = 1 b. Setuju (S) = 2 c. Tidak Setuju (TS) = 3 d. Sangat Tidak Setuju (STS) = 4</p> <p>Kategori : a. Intensi Tinggi, jika total skor > mean (>27) b. Intensi Rendah, jika total skor ≤ mean (≤27)</p>	Nominal

3.5 Data dan Sumber Data

3.5.1 Data Primer

Data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data (Sugiyono, 2015:137). Pada penelitian ini, data primer diperoleh

dengan cara memberikan angket kepada remaja laki-laki dan perempuan SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember.

3.6 Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data

3.6.1 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan melalui angket dan observasi.

a. Angket

Angket merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan memberikan atau menyebarkan kuesioner atau daftar pertanyaan kepada responden dengan harapan memberikan respons atas daftar pertanyaan tersebut (Noor, 2011:139). Angket merupakan suatu daftar pertanyaan atau pernyataan tentang topik tertentu yang diberikan kepada subjek untuk mendapatkan informasi tertentu. Angket dapat berupa daftar pertanyaan tertutup yang jawaban pertanyaannya telah disertakan atau disediakan oleh peneliti sehingga responden hanya perlu memilih jawaban yang sesuai dengan pemikirannya (Taniredja dan Mustafidah, 2014:44). Pada penelitian ini menggunakan angket tertutup yang telah disusun peneliti untuk diberikan kepada remaja pengguna kendaraan sepeda motor di SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember, komponen dari angket tersebut terdiri dari kuesioner latar belakang individu, kuesioner *self control*, kuesioner *perceived behavior control*, dan kuesioner intensi berperilaku aman berkendara.

b. Observasi

Pengamatan (observasi) adalah suatu prosedur berencana, yang antara lain meliputi melihat, mendengar, dan mencatat sejumlah dan taraf aktivitas tertentu dan situasi tertentu yang ada hubungannya dengan masalah yang diteliti (Notoatmodjo, 2012:131). Observasi juga dapat diartikan sebagai suatu teknik yang menuntut adanya pengamatan dari peneliti baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap objek penelitian. Instrumen yang digunakan adalah lembar pengamatan atau panduan pengamatan (Noor, 2011:140). Jenis observasi dalam penelitian ini adalah observasi sistematis. Observasi sistematis merupakan

observasi yang memiliki kerangka atau struktur yang jelas, didalamnya berisikan faktor yang diperlukan, dan sudah dikelompokkan ke dalam kategori-kategori (Notoatmodjo, 2012:134).

c. Data Sekunder

Data sekunder adalah sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya dokumentasi. Dokumentasi adalah catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumentasi bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misalnya catatan harian, biografi, peraturan, kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar, misalnya foto, gambar sketsa. Dokumentasi merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian (Sugiyono, 2015:240). Dokumentasi yang dilakukan pada penelitian ini yaitu berupa foto hasil wawancara dan hasil observasi dengan responden. Pada penelitian ini, data sekunder juga didapat dari dokumen pada kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Jember, kantor Laka Lantas Jember, dan SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kabupaten Jember.

3.6.2 Teknik Pengolahan Data

Proses menghasilkan suatu data yang dapat disimpulkan dengan baik, diperlukan pengolahan data. Pengolah data merupakan salah satu langkah yang penting dalam suatu penelitian. Hal ini disebabkan karena data yang diperoleh langsung dari penelitian masih mentah, belum memberikan informasi apa-apa dan belum siap untuk disajikan. (Notoadmodjo, 2012:171). Pada saat analisis untuk mempermudah ketika pengolahan data maka harus dilakukan beberapa proses sebagai berikut :

a. Pemeriksaan data (*editing*)

Peneliti melakukan pengecekan kelengkapan data diantaranya kelengkapan pengisian identitas dan pengisian lembar kuesioner, sehingga apabila terdapat ketidaksesuaian dapat dilengkapi secara segera.

b. Pengkodean (*coding*)

Pengkodean atau coding merupakan suatu metode untuk mengkonversikan data yang dikumpulkan selama penelitian ke dalam simbol yang cocok untuk keperluan analisis terhadap pertanyaan dan jawaban yang dianjurkan, sehingga dalam pengolahan data ini peneliti melakukan pemberian kode untuk memudahkan pengolahan data.

c. Pemberian nilai (*scoring*)

Kegiatan ini dilakukan untuk memberikan *score* atau nilai jawaban dengan nilai tertinggi hingga nilai terendah dari kuesioner. Pemberian *score* atau nilai didasarkan pada kriteria penilaian.

d. Memproses data (*processing*)

Setelah semua isian kuesioner telah terisi penuh dan telah dilakukan pengkodean, maka langkah pengolahan data selanjutnya adalah memproses data agar dapat dianalisis. Pemrosesan data dilakukan dengan cara memasukan data dari kuesioner ke dalam program komputer.

e. Tabulasi (*tabulating*)

Tabulasi adalah memasukan data pada tabel tertentu, mengukur dan menghitungnya. Kegiatan ini dilakukan dengan cara memasukan data yang diperoleh ke dalam tabel-tabel yang telah disesuaikan dengan variabel yang diteliti. Langkah ini dilakukan untuk mempermudah peneliti dalam menganalisis data yang digunakan pada penelitian ini secara bersama-sama dalam bentuk tabel. Setelah data yang dibutuhkan terkumpul, maka akan dilakukan pengolahan data menggunakan *software* program pengelola data berupa SPSS. Hasil dari pengolahan data tersebut kemudian diuraikan.

3.7 Teknik Penyajian Data

Penyajian data adalah salah satu kegiatan dalam pembuatan laporan hasil penelitian yang telah dilakukan, agar dapat dipahami, dianalisis sesuai dengan tujuan yang diinginkan, dan kemudian ditarik kesimpulan, sehingga dapat menggambarkan hasil penelitian (Budiarto, 2002:41) Cara penyajian data dilakukan melalui berbagai bentuk, umumnya dikelompokkan menjadi tiga, yaitu penyajian dalam bentuk teks (*textular*), tabel dan grafik (Notoatmodjo, 2012). Pada penelitian ini, data yang diperoleh dari hasil dokumentasi disajikan dalam bentuk teks maupun gambar dan data hasil wawancara serta pengukuran disajikan dalam bentuk narasi dan tabel, dengan maksud agar orang lebih mudah memperoleh gambaran rinci tentang hasil penelitian yang telah dilakukan.

3.8 Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan bagian yang sangat penting dalam metode ilmiah karena analisis data tersebut dapat memberikan arti dan makna yang bermanfaat dalam memecahkan masalah penelitian. Keluaran akhir dari analisis data harus memperoleh makna atau arti dari hasil penelitian tersebut (Notoatmodjo, 2012:180). Data pada penelitian ini disajikan dalam bentuk deskripsi sebagai hasil dan interpretasi hasil penyebaran angket yang dijabarkan dalam bentuk uraian dan tabel. Salah satu pengamatan yang dilakukan pada tahap analisa deskriptif adalah pengamatan terhadap tabel frekuensi yang terdiri dari kolom-kolom yang memuat frekuensi dan persentase untuk setiap kategori.

3.9 Validitas dan Reliabilitas Instrumen

3.9.1 Uji Validasi

Uji validasi adalah suatu langkah pengujian yang dilakukan terhadap isi (*content*) dari suatu instrumen, dengan tujuan untuk mengukur ketepatan instrumen yang digunakan dalam suatu penelitian (Sugiyono, 2015:121). Menurut Taniredja dan Mustafidah (2014:42) sebuah instrumen dikatakan valid

apabila mampu mengukur suatu hal yang diinginkan, dan sebuah instrumen dikatakan valid apabila dapat mengungkapkan data dari variabel yang diteliti secara tepat. Tinggi rendahnya validitas instrumen menunjukkan sejauh mana data yang terkumpul tidak menyimpang dari gambaran tentang variabel yang dimaksud. Uji validasi akan dilakukan pada remaja laki-laki dan perempuan di SMAN 1 Arjasa dengan kriteria inklusi dan eksklusi yang sama. Uji validasi dilakukan dengan cara memberikan angket berisi 88 aitem pernyataan kepada 30 siswa-siswi yang menggunakan kendaraan bermotor sebagai sarana transportasi dari tempat tinggal menuju ke sekolah. Uji validasi kuesioner dalam penelitian ini menggunakan *Person Product Momen* (r), dasar pengambilan keputusan dengan cara membandingkan probabilitas nilai r hitung dengan r tabel, jika r hitung $>$ r tabel maka variabel valid dan jika r hitung $<$ r tabel maka variabel tidak valid. Taraf signifikansi yang digunakan adalah 5%. Hasil dari uji validasi tersebut terdapat sebanyak 77 aitem pernyataan dinyatakan valid dan 15 aitem pernyataan dinyatakan tidak valid. Setelah diketahui aitem yang valid maka dilakukan penyusunan kembali instrumen, kuesioner keseluruhan dalam penelitian ini berjumlah 77 aitem pernyataan.

3.9.2 Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah suatu indeks yang dapat menunjukkan sejauh mana alat ukur dapat dipercaya atau diandalkan. Hal ini berarti menunjukkan sejauh mana hasil pengukuran itu tetap konsisten bila dilakukan pengukuran dua kali atau lebih terhadap kondisi yang sama, dengan menggunakan alat ukur yang sama (Sugiyono, 2014:121). Perhitungan reliabilitas dilakukan pada pertanyaan-pertanyaan yang sudah memiliki validasi (Notoatmodjo, 2012:168-170). Pengujian reliabilitas pada penelitian ini menggunakan *internal consistency* dengan rumus *cronbach alpha*. Dasar pengambilan keputusan adalah reliabel jika r hitung $>$ r tabel. Berikut ini adalah kriteria reliabilitas :

Tabel 3.2 Kriteria Reliabilitas

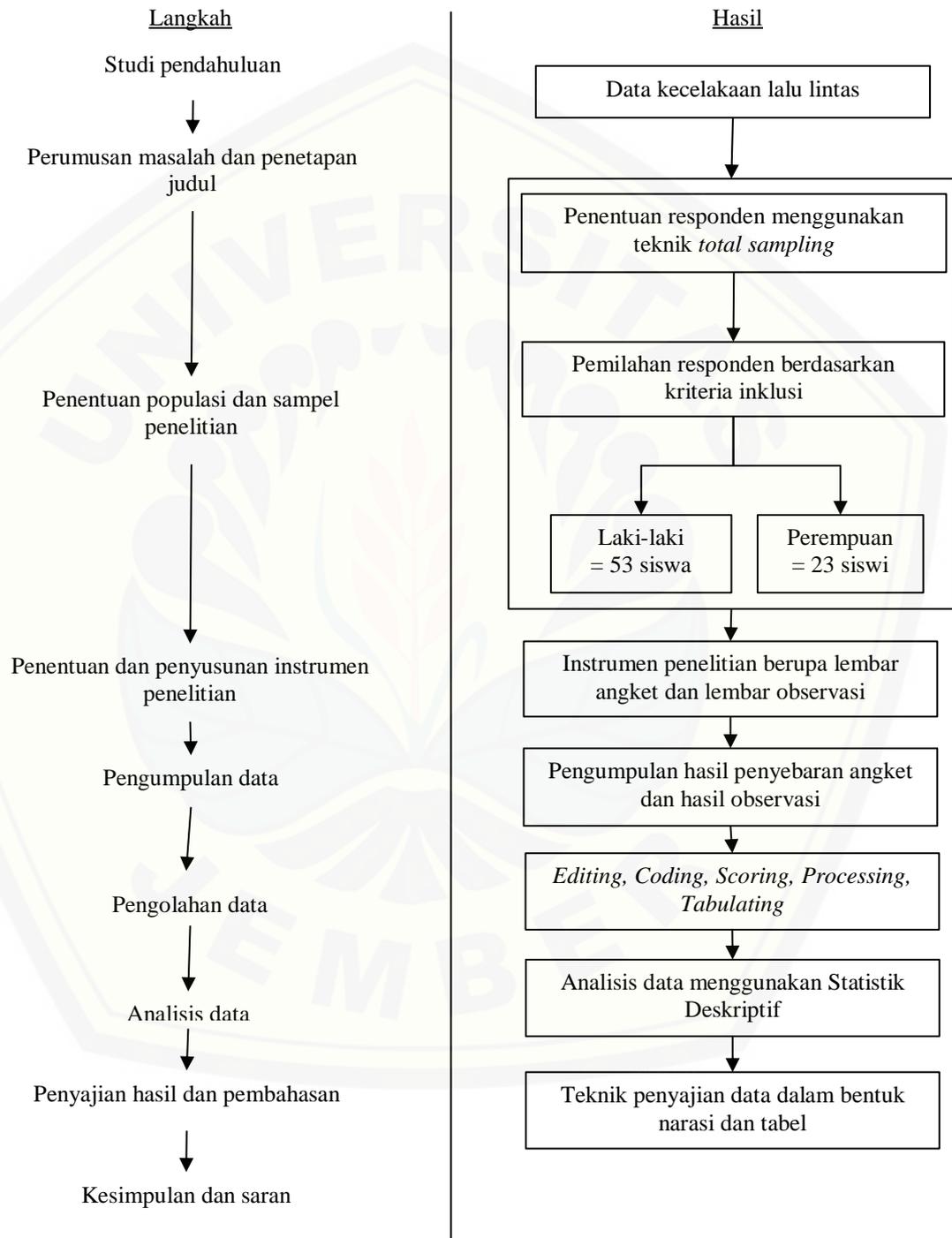
Reliabilitas Nilai	Kriteria Reliabilitas
-1,00 – 0,20	Reliabilitas sangat rendah
0,21 – 0,40	Reliabilitas rendah
0,41 – 0,70	Reliabilitas cukup
0,71 – 0,90	Reliabilitas tinggi
0,91 – 1,00	Reliabilitas sangat tinggi

Sumber : Sugiyono (2015:121)



3.10 Alur Penelitian

Urutan langkah-langkah penelitian dan hasil dari masing-masing langkah diuraikan dalam diagram berikut ini :



Gambar 3.1 Alur Penelitian

BAB 5. PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Hasil penelitian dan pembahasan kontrol perilaku berkendara remaja laki-laki dan perempuan diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

- a. Responden pada penelitian ini berjumlah 76 responden, yang diantaranya mayoritas adalah berjenis kelamin laki-laki, responden sebagian besar berada pada kisaran umur 15-18 tahun yang termasuk dalam kategori remaja pertengahan, baik responden laki-laki maupun perempuan keduanya didominasi oleh penilaian pengalaman berkendara yang buruk, dan pada pengetahuan *safety riding* responden laki-laki didominasi penilaian kategori rendah, sedangkan perempuan didominasi penilaian kategori tinggi. Jenis kelamin, usia, pengalaman, dan pengetahuan merupakan bagian dari latar belakang individu yang secara tidak langsung dapat mempengaruhi intensi dan selanjutnya berperan dalam membentuk perilaku.
- b. Gambaran *self control* berkendara remaja pada responden laki-laki didominasi penilaian kategori rendah, sedangkan perempuan didominasi penilaian kategori tinggi. Kemampuan *self control* perempuan yang tinggi menjadikan perempuan lebih dapat mengantisipasi peristiwa yang terjadi ketika berkendara dibandingkan laki-laki.
- c. Gambaran *perceived behavior control* (PBC) pada responden laki-laki maupun perempuan didominasi penilaian kategori positif. Responden yang termasuk dalam kategori PBC positif ini belum dapat dipastikan akan dapat perilaku yang positif pula, akan tetapi PBC positif ini dapat mendorong seseorang untuk berpersepsi melakukan tindakan aman dalam berkendara, serta mencegah perilaku berisiko kecelakaan di jalan raya.
- d. Gambaran intensi berperilaku aman berkendara berdasarkan tinjauan jenis kelamin, laki-laki didominasi penilaian kategori rendah sedangkan perempuan didominasi penilaian kategori tinggi. Niat perempuan yang

tinggi untuk berperilaku aman berkendara menjadikan perempuan dapat berperilaku lebih aman dalam berkendara daripada laki-laki pada saat berada di jalan raya

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian mengenai kontrol perilaku berkendara remaja laki-laki dan perempuan (studi deskriptif pada SMK Muhammadiyah 02 Paleran, Kabupaten Jember), maka saran yang dapat diberikan oleh peneliti adalah sebagai berikut :

a. Bagi Dinas Terkait

1) Dinas Satlantas :

- a) Diharapkan dapat memberikan sosialisasi kepada remaja usia pertengahan yang berada dibangku SMA/SMK sederajat mengenai pengetahuan dan praktek *safety riding* secara menyeluruh dan berkelanjutan melalui metode pembelajaran yang inovatif dan komunikatif, seperti video dan modul pembelajaran menarik.
- b) Diharapkan adanya razia sepeda motor yang tidak sesuai standar dan pengecekan surat-surat kendaraan di sekolah tingkat SMK/SMK sederajat, serta adanya kerjasama dengan pihak sekolah untuk mengadakan tes atau ujian pembuatan SIM Kolektif untuk siswa SMA/SMK sederajat sesuai dengan prosedur yang berlaku, terutama dalam hal ini pada remaja laki-laki sebagai pengguna sepeda motor yang mendominasi.
- c) Diharapkan dapat mengencarkan edukasi melalui media sosial berkaitan dengan faktor-faktor yang dapat membentuk kontrol perilaku aman dalam berkendara.
- d) Diharapkan dapat membentuk ajang kompetisi gerakan tertib lalu lintas antar sekolah tingkat SMK/SMK sederajat yang dapat

memicu keterampilan dan daya kompetitif remaja dalam hal yang membawa pengaruh positif pada perilaku aman berkendara.

- e) Meningkatkan kerjasama dengan lembaga-lembaga terkait dalam menanggulangi dan mencegah peningkatan kasus kecelakaan lalu lintas seperti Dinas Kesehatan, Dinas Perhubungan, Dinas Pendidikan dan Kebudayaan serta Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM).

2) Bagi Pihak Sekolah :

- a) Meningkatkan pemberian informasi mengenai perlunya kontrol diri saat berkendara dan penerapan perilaku aman berkendara kepada siswa dengan cara memasukkan materi tentang *safety riding* pada mata pelajaran Bimbingan dan Konseling (BK) ataupun pada saat pelaksanaan Masa Orientasi Siswa (MOS).
- b) Meningkatkan peran remaja dalam mencegah kecelakaan lalu lintas melalui kerjasama dengan pihak kepolisian untuk pengadaan sosialisasi keamanan berkendara atau *safety riding*, pengadaan tes atau ujian pembuatan SIM Kolektif, dan razia berkala.

b. Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat

Diharapkan dapat memberikan informasi kepada mahasiswa mengenai aspek kontrol perilaku berkendara remaja, sehingga dapat dijadikan pedoman dasar ataupun bahan untuk penelitian selanjutnya, serta dapat menjadi referensi terciptanya ide inovatif untuk promosi kesehatan dan pencegahan risiko kejadian kecelakaan lalu lintas.

c. Bagi Peneliti selanjutnya

- 1) Dapat dilakukan penelitian lanjutan dengan menambah variabel perilaku menggunakan angket yang pelaksanaannya dilakukan pada satu waktu atau waktu yang bersamaan agar mengurangi komunikasi antar responden disertai dengan observasi partisipatif.

- 2) Perlu penelitian lebih lanjut menggunakan kuesioner dengan wawancara langsung mengenai faktor yang mempengaruhi kontrol perilaku berkendara remaja.
- 3) Perlu penelitian lebih lanjut menggunakan penelitian kualitatif dan observasi partisipatif mengenai faktor yang mempengaruhi kontrol perilaku berkendara remaja dan intensi berperilaku aman berkendara pada remaja.
- 4) Perlu adanya penelitian lebih lanjut pada variabel yang belum diteliti pada penelitian ini, yaitu determinan sifat kepribadian dan determinan cerminan pengaruh sosial berkaitan dengan perilaku berkendara remaja.
- 5) Hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan bagi penelitian selanjutnya dengan menganalisis perbedaan determinan kontrol perilaku *safety riding* remaja ditinjau berdasarkan jenis kelamin.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar. 2012. *Manajemen Lalu Lintas : Suatu Pendekatan untuk Mengelola dan Mengendalikan Lalu Lintas*. Jakarta : Transindo Gastama Media.
- Achmadi, U. F. 2013. *Kesehatan Masyarakat : Teori dan Aplikasi*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.
- Ahmadi, H.A. & M. Sholeh. 2005. *Psikologi Perkembangan*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Aeni, Q. 2016. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat sebagai Pengendara Sepeda Motor. *Naskah Publikasi*. Fakultas Ilmu Kesehatan. Universitas Muhammadiyah Surakarta. Surakarta. [Serial online]. <http://eprints.ums.ac.id/46558/> [15 April 2018].
- Agung, I. M. 2014. Model Perilaku Pengendara Berisiko pada Remaja. *Jurnal Psikologi Intergratif*. Vol. 2, No. 2, Hlm. 35-41. [Serial online]. ejournal.uin-suka.ac.id/isoshum/PI/article/view/232/228 [15 Mei 2018].
- Agustiani, H. 2006. *Psikologi Perkembangan : Pendekatan Ekologi Kaitannya dengan Konsep Diri dan Penyesuaian Diri pada Remaja*. Bandung : Refika Aditama.
- Aini, W.S. 2016. Hubungan Faktor Internal dengan Perilaku Aman Berkendara pada Pelajar di SMA Negeri Jakarta Barat Tahun 2016. *Skripsi*. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Esa Unggul. [Serial online]. Jakarta. <http://digilib.esaunggul.ac.id/public/UEU-Undergraduate-7474-Cover.pdf>. [15 April 2018].
- Ajzen, I. 2005. *Attitudes, Personality, and Behaviour: second edition*. New York: Open University Press. [Serial online]. <https://psicoexperimental.files.wordpress.com/2011/03/ajzeni-2005attitudes-personality-and-behaviour-2nd-ed-open-university-press.pdf>. [15 April 2018].

- Ariwibowo, R. 2013. Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. Vol. 2, No. 1, Hlm 1-8. [Serial online]. <https://media.neliti.com/media/publications/18819-ID-hubungan-antara-umur-tingkat-pendidikan-pengetahuan-sikap-terhadap-praktik-safet.pdf> [17 Mei 2018].
- Asdar, M, Rismayanti, & D. Sidik. 2013. Perilaku Safety Riding SMA di Kabupaten Pangkep. *Jurnal Fakultas kesehatan Masyarakat Universitas Hasanudin*. Hlm 1-13. [Serial online]. http://repository.unhas.ac.id/bitstream/handle/123456789/4246/MUHAMMAD%20ASDAR_K11109367.pdf;sequence=1 [1Juni 2018].
- Azizah, M. H. 2016. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa. *Skripsi*. Fakultas Ilmu Keolahragaan. Universitas Negeri Semarang. Semarang. [Serial online]. <http://lib.unnes.ac.id/25674/1/6411411011.pdf> [1 Juni2018].
- Badan Pusat Statistik. 2010. *Jumlah kecelakaan, koban mati, luka berat, luka ringan, dan kerugian materi*. [Serial Online]. http://www.bps.go.id/menutab.php?tabel=1&kat=1&id_subyek=12 [10 Oktober 2017].
- Badan Pusat Statistik. 2015. *Jumlah Kecelakaan, Koban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992-2015*. [Serial Online] <http://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1134> [10 Oktober 2017].
- Bandura, A. 1971. *Social Learning Theory*. New York City : General Learning Press
- Baumeister, R.F. & K.D. Vohs. 2007. *Sosial Psychology-Encyclopedias*. United State of America : SAGE Publication.
- Budiarto, E. 2002. *Biostatistika untuk Kedokteran dan Kesehatan Masyarakat*. Jakarta : Penerbit Buku Kedokteran EGC.
- Chumpawadee, U. *et al.* 2015. Factor Related to Motorcycle Accident Risk Behavior Among University Students in Northeastern Thailand. *Journal*

Shoutheast Asian J Thop Med Public Health. Vol. 46, No. 4, Hlm. 805-821. [Serial online]. <http://www.tm.mahidol.ac.th/seameo/2015-46-4/29-629626.pdf>

Dinas Perhubungan Jember. 2016. *Laporan Survey Daerah Rawan Kecelakaan Dinas Perhubungan Kabupaten Jember 2016*.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2014. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS)*.

Departemen Perhubungan RI. 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

Febrianto, E. 2016. Hubungan antara *Self Control* Terhadap Perilaku *Agressive Driving* pada Anggota Komunitas Motor. *Skripsi*. Fakultas Psikologi. Universitas Muhammadiyah Malang. Malang. [Serial online]. <http://eprints.umm.ac.id/34378/1/jiptummpp-gdl-erickfebri-44433-1-skripsi-k.pdf> [15 Februari 2018].

Ferreira, A. I., L. F. Martinez, & M. A. Guisande. 2009. Risky behavior, personality traits and road accidents among university students. *European Journal of Education and Psychology*. Vol. 2, No. 2, Hlm. 79-98. [Serial online]. <http://www.redalyc.org/pdf/1293/129312577001.pdf> [15 Februari 2018].

Fikriyah, N. 2016. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Persepsi Keselamatan Mengendarai Sepeda Motor pada Siswa di Sekolah Menengah Atas (SMA) Kota Depok Tahun 2016. *Skripsi*. Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta. Jakarta. [Serial online]. <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/33051/1/Nurul%20Fikriyah-FKIK.pdf> [15 April 2018].

Ghozali, I. 2011. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 19 (Edisi Kelima)*. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Glanz, K., B. Rimer, dan K. Vismanath. 2008. *Health Behavior And Health Education: Fourth Edition*. America: Library of Congress Cataloging.

- Gufron, M.N & R. Risnawita. 2014. *Teori-Teori Psikologi*. Yogyakarta : Ar-Ruzz Media.
- Handayani, P. & Yusvita, F. 2016. Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara Berdasarkan Paradigma Psikometri Pada Pengguna Kendaraan Roda Dua. *Jurnal Inohim*. Vol. 4, No. 2, Hlm. 37-42. [Serial online]. <http://ejurnal.esaunggul.ac.id/index.php/Inohim/article/download/1762/1574> [15 Mei 2018].
- Hidayati, A. & L. Y. Hendrati. 2016. Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, dan Kecepatan Berkendara. *Jurnal Berkala Epidemiologi*. Vol. 4, No. 2, Hlm. 275-287. [Serial online]. <https://e-journal.unair.ac.id/JBE/article/download/2152/2467> [15 Mei 2018].
- Hude, M. D. 2006. *Emosi Penjelajah Religio-Psikologis tentang Emosi Manusia dalam Al Qur'an*. Jakarta : Erlangga.
- Hurlock, E. B. 2005. *Psikologi Perkembangan : Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan*. (Edisi Kelima). Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Kepala Kepolisian Negara RI. 2012. *Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi*.
- Khakim, R. 2016. Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara, dan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding. *Skripsi*. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Muhammadiyah Semarang. Semarang. [Serial online]. <http://repository.unimus.ac.id/50/1/SKRIPSI%20FULL%20TEXT%20RIZAL%201.pdf> [18 Februari 2018].
- Kholid, A. 2012. *Promosi Kesehatan: Dengan Pendekatan Teori Perilaku, Media, dan Aplikasinya*. Jakarta: Grafindo Persada.
- Korlantas Polri. 2017. *Data Laka di Indonesia Selama Triwulan Terakhir*. [Serial Online] <http://www.korlantas-irsms.info/graph/accidentData> [9 Oktober 2017].
- Kurniasari, N. D. 2013. Perbedaan Sikap Disiplin Berlalu Lintas di Tinjau dari Jenis Kelamin. *Naskah Publikasi*. Fakultas Psikologi. Universitas

Muhammadiyah Surakarta. Surakarta. [Serial online].
<http://eprints.ums.ac.id/27622/>

Kurniawan, R. 2016. Hubungan Intensi Mematuhi Rambu Lalu Lintas dengan Aggressive Driving Pada Mahasiswa yang Menggunakan Motor. *Skripsi*. Fakultas Psikologi. Universitas Muhammadiyah Malang. <http://eprints.umm.ac.id/34327/>[17 Februari2018].

Luthfie, A. 2014. Pengaruh *Self Control* dan Moral Disengagement terhadap *Aggressive Driving* pada Pengemudi Sepeda Motor. *Skripsi*. Fakultas Psikologi. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah. Jakarta. [Serial online].<http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/29089/1/DAM%20LUTHFIE-FPSI.pdf> [18 Oktober 2017].

Marsaid, M. Hidayat, & Ahsan. 2013. Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan*. Vol. 1, No. 2, Hlm. 98-112. [Serial online]. <http://jik.ub.ac.id/index.php/jik/article/view/18/37> [15 Oktober 2018].

Menteri Kesehatan RI. 2017. *Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2017 Tentang Rencana Aksi Nasional Penanggulangan Penyakit Tidak Menular Tahun 2015-2019*. Jakarta : Menteri Kesehatan Republik Indonesia.

Menteri Perhubungan RI. 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan*.

Monk, F.J. & A. M. P. Knoers. 2001. *Ontwikkelings Psychologie*. Diterjemahkan oleh S. R. Haditono. *Psikologi Perkembangan : Pengantar dalam berbagai bagiannya*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press

Natalisa, E. S. 2014. Perbedaan Perilaku Agresi Ketika Mengendarai Sepeda Motor Pada Siswa SMAN 1 Tenganan di Tinjau dari Jenis Kelamin. *Skripsi*. Fakultas Psikologi. Universitas Kristen Satya Wacana. Salatiga. [Serial online].http://repository.uksw.edu/bitstream/123456789/8941/2/T1_802009018_Full%20text.pdf [15 Mei 2018].

- Nursalam. 2013. *Metodologi Penelitian Ilmu Keperawatan (Edisi 3)*. Jakarta : Salemba Medika.
- Noor, J. 2011. *Metodologi Penelitian : Skripsi, Tesis, Disertasi, dan Karya Ilmiah*. Jakarta : Prenadamedia Group.
- Notoatmodjo, S. 2010. *Promosi Kesehatan : Teori dan Aplikasi*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Notoatmodjo, S. 2012. *Metodologi Penelitian Kesehatan..* Jakarta : Rineka Cipta.
- Nurdin, A. E. 2011. *Tumbuh Kembang Perilaku Manusia*. Jakarta : Buku Kedokteran EGC
- Perwitaningsih, R., E. Mahawati, & E. Hartini. 2013. Hubungan antara Pengetahuan dan Sikap terhadap Praktik Keselamatan dan Kesehatan Masyarakat Udinus Semarang. *Naskah publikasi*. Fakultas Kesehatan. Universitas Dian Nuswantoro. Semarang. [Serial online]. <http://eprints.dinus.ac.id/7755/>[15 Mei 2018].
- Pomuri, M. E., W. B. S. Joseph, & B. J. Kepel. 2014. Faktor-Faktor Risiko Terjadinya Kecelakaan Lalu lintas Sepeda Motor Pada Pasien Di BLU RSUP Prof. Dr. R. D. Kandou Kota Manado Tahun 2014. *Jurnal Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi Manado*. Hlm. 1-6. [Serial online]. <https://id.scribd.com/document/354277549/Jurnal-Fix-Effendi-pdf> [15 Mei 2018].
- Puspitasari, A. D. & L. Y. Hendrawati. 2013. Hubungan antara Faktor Pengemudi dan Faktor Lingkungan dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor. *Jurnal Berkala Epidemiologi*. Vol. 1, No. 2. [Serial online]. <http://journal.unair.ac.id/JBE@hubungan-antara-faktor-pengemudi-dan-faktor-lingkungan-dengan-kepatuhan-mengendarai-sepeda-motor-article-6744-media-140-category-.html> [18 Mei 2018].
- Raharjo. 2014. *Tertib Berlalu Lintas*. Yogyakarta : Syafa Media
- Riskesdas. 2013. *Laporan Hasil Riset Kesehatan Dasar 2013*. [Serial Online] <http://terbitan.litbang.depkes.go.id/penerbitan/index.php/blp/catalog/bo> [9 Oktober 2017].

- Riskianah, A. & I. Zain. 2011. Analisis Tingkah Laku Pengendara Sepeda Motor di Kota Surabaya dengan Driver Behaviour Questionnaire (DBQ). *Jurnal Institut Teknologi Sepuluh November*. Hlm. 1-9. [Serial online]. http://digilib.its.ac.id/public/ITS-Undergraduate-19524-Abstract_id.pdf [15 Mei 2018].
- Robbins, S. P. & T. A. Judge. 2008. *Organizational Behavior 12th edition*. Diterjemahkan oleh D. Angelica, R. Cahyani, A. Rosyid. *Perilaku Organisasi Edisi 12*. Jakarta : Penerbit Salemba Empat.
- Santrock, J. W. 2007. *Remaja (Adolescence). (Edisi Kesebelas)*. Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Sarry, Y. P. & H. Widodo. 2014. Upaya Polisi Lalu Lintas dalam Meningkatkan Kedisiplinan Berlalu Lintas Pengendara Bermotor (Studi Deskriptif Terhadap Program Kanalisasi Lajur Kiri Pada Satlantas Polrestabes Surabaya). *Kajian Moral dan Kewarganegaraan*. Vol. 2, No. 2, Hlm. 564-578. [Serial online]. <http://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/index.php/jurnal-pendidikan-kewarganegaraa/article/view/7849/3756> [15 Mei 2018].
- Sarwono, S. W. 2016. *Psikologi Remaja. (Edisi Revisi)*. Jakarta : Rajawali Press
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*. Bandung : Penerbit Alfabeta.
- Sulistyo, F. C. 2016. Hubungan antara Kontrol Diri dengan Perilaku Agresif dalam Berkendara pada Komunitas Motor di Kota Surabaya. *Naskah Publikasi*. Fakultas Psikologi. Universitas Muhammadiyah Surakarta. Surakarta. [Serial online]. <http://eprints.ums.ac.id/48464/2/02.%20NASKAH%20PUBLIKASI.pdf> [15 April 2018].
- Susilowati, I. H. dan A. Yasukouchi. 2016. Variation of Driving Skill among Elderly Driver Compared to Young Driver in Japan. *Kesmas : National Public Health Journal*. Vol. 11, No. 1, Hlm. 1-6. [Serial online]. <https://media.neliti.com/media/publications/143459-EN-variation-of-driving-skill-among-elderly.pdf> [15 Februari 2018].
- Taniredja, T., & H. Mustafidah. 2014. *Penelitian Kuantitatif (Sebuah Pengantar)*. Bandung : Penerbit Alfabeta.

- Tom, A. & Granie, M. 2011. Gender Differences in Pedestrian Rule Compliance and Visual Search at Signalized and Unsignalized Crossroads. *Journal Accident Analysis and Prevention*. Page 1-27. [Serial online]. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00851149/document> [15 Mei 2018].
- Tondok, M. S. F. Ardiansyah, & Ayuni. 2012. Intensi Kepatuhan Menggunakan Helm Pada Pengendara Sepeda Motor : Aplikasi Teori Perilaku terencana. *Jurnal Sains Psikologi*. Hlm. 1-15. [Serial online]. http://repository.ubaya.ac.id/3466/1/Marselius_Intensi%20kepatuhan_R2.pdf [15 Mei 2018].
- Watson, B. *et al.* 2007. *Psychological and Social Factors Influencing Motorcycle Rider Intentions and Behaviour*. Brisbane : ATSB Research and Analysis Report Road Safety.
- WHO. 2013. *Status Keselamatan Jalan di WHO Region Asia Tenggara Tahun 2013*. India : World Health Organization. http://www.searo.who.int/entity/disabilities_injury_rehabilitation/documents/roadsafety-factsheetino.pdf?ua=1 [9 Oktober 2017].
- WHO. 2014. *Helmets : a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Diterjemahkan oleh G. S. Hadiharjono. *Helm : Manual keselamatan jalan untuk pengambil keputusan dan praktisi*. Indonesia : Global Road Safety Partnership. [Serial Online] http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/43261/52/9241562994_ind.pdf [9 Oktober 2017].
- WHO. 2015. *Global Status Report on Road Safety 2015*. Geneva : World Health Organization.
- Wong, J. T., Y. S. Chung, & S. H. Huang. 2010. Determinants behind Young Motorcyclists' risky riding behaviour. *Journal Accident Analysis and Prevention*. Hlm 275-281. [Serial online]. <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.1026.6978&rep=rep1&type=pdf> [18 Oktober 2017].
- Wulandari, A. 2016. Dukungan Sosial Terhadap Self Efficacy Remaja Yang Pernah Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Pada Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Rambipuji, Kabupaten Jember). *Skripsi*. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Jember. Jember.

- Yogatama. 2013. Analisis Pengaruh *Attitude, Subjective Norm, dan Perceived Behaviour Control* Terhadap Intensi Penggunaan Helm Saat Mengendarai Motor pada Remaja dan Dewasa Muda di Jakarta Selatan. *Proceeding PESAT (Psikologi, Ekonomi, Sastra, Arsitektur & Teknik Sipil)*. Vol. 5, Hlm 1-10, ISSN : 1858-2559. [Serial online]. ejournal.gunadarma.ac.id/index.php/pesat/article/download/800/712 [18 Oktober 2017].
- Yao, L & C. Wu. 2011. Traffic Safety Of E-Bike Riders In China: Safety Attitudes, Risk Perception, And Aberrant Riding Behaviors. *Journal of the Transportation Research Board*. [Serial online]. <https://pdfs.semanticscholar.org/8133/06a166c651364fbfb90b343ecfcb4e7ba001.pdf> [18 Oktober 2017].
- Zayu, W. P. 2012. Studi Kecelakaan Lalu lintas Dengan Metode Revealed Preference di Kota Bandung. *Naskah Publikasi*. Program Studi Magister Teknik Sipil. Pascasarjana Universitas Andalas. [Serial online]. https://www.academia.edu/19954246/studi_kecelakaan_lalu_lintas_dengan_metode_revealed_preference1 [18 Mei 2018].

Lampiran A. Lembar Persetujuan

LEMBAR PERSETUJUAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama :

Usia :

Alamat :

No. telepon/HP :

Menyatakan bersedia menjadi responden dari :

Nama : Dwi Kurnia Puspitasari

NIM : 142110101028

Instansi : Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember

Judul : Kontrol Perilaku Berkendara Remaja Laki-Laki dan Perempuan

Persetujuan ini saya buat secara sukarela dan tanpa tekanan dari pihak manapun untuk ikut sebagai responden dalam penelitian ini. Saya telah diberi penjelasan dan saya telah diberi kesempatan untuk bertanya mengenai hal-hal yang belum dimengerti, serta telah mendapat jawaban yang jelas dan benar. Dengan ini saya menyatakan bahwa saya memberikan jawaban dengan sejujur-jujurnya.

Jember,.....2018

Responden

()

Lampiran B. Kuesioner Penelitian**PEDOMAN KUESIONER**

**KONTROL PERILAKU BERKENDARA REMAJA LAKI-LAKI
DAN PEREMPUAN
(STUDI PADA REMAJA SMK MUHAMMADIYAH 02
PALERAN KABUPATEN JEMBER)**

PETUNJUK PENGISIAN

Mohon kesediaan saudara/i untuk memberikan tanggapan dengan memilih salah satu jawaban yang paling sesuai menurut pendapat saudara/i sesuai pertanyaan dibawah ini. Jawaban dari saudara/i akan diperlakukan dengan sangat rahasia dan hanya dipergunakan untuk kepentingan penelitian. Kami berharap anda jujur dan tidak ada unsur keterpaksaan dalam mengisi kuesioner ini, dan sesuai dengan apa yang pernah anda alami. Terimah kasih atas kesediaan dan kerja sama yang telah saudara/i berikan.

KUESIONER 1. KUESIONER LATAR BELAKANG INDIVIDU**A. IDENTITAS INDIVIDU**

1.	Nama responden		
2.	Initial responden		
3.	Jenis Kelamin	a. Laki-laki b. Perempuan	<input type="checkbox"/>
4.	Usia tahun	

B. PENGALAMAN BERKENDARA**PETUNJUK PENGISIAN**

1. Bacalah setiap pertanyaan dengan seksama
2. Berikan tanda cek (√) pada salah satu jawaban yang dianggap paling benar berdasarkan pengetahuan Anda
3. Pilihlah hanya salah satu jawaban

Contoh Pengisian Kolom :

No.	Pernyataan	Ya	Tidak
1.	Saya memakai jaket saat berkendara sepeda motor		√

Usahakanlah untuk tidak melewati satu nomor pun dalam memberi jawaban pada pernyataan-pernyataan ini !

No.	Pertanyaan	Ya	Tidak
1.	Saya mengendarai motor \geq 2 tahun		
2.	Saya pernah ditilang dikarenakan melanggar peraturan lalu lintas (melanggar rambu-rambu lalu lintas, tidak menggunakan helm, tidak membawa SIM C / STNK)		
3.	Saya telah memiliki SIM C		
4.	Saya telah mengikuti ujian pembuatan SIM C		
5.	Saya pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dalam kurun waktu 2 tahun terakhir		
6.	Jika pernah mengalami mengalami kecelakaan lalu lintas, jenis cedera apa yang dialami? Sebutkan! (Tidak perlu diisi jika jawaban nomor 5 “tidak”)		

2. PENGETAHUAN SAFETY RIDING

PETUNJUK PENGISIAN

1. Bacalah setiap pertanyaan dengan seksama
2. Berikan tanda cek (√) pada salah satu jawaban yang dianggap paling benar berdasarkan pengetahuan Anda
3. Pilihlah hanya salah satu jawaban

Contoh Pengisian Kolom :

No.	Pernyataan	Benar	Salah
1.	Mencuci tangan pakai sabun merupakan salah satu unsur penerapan Perilaku Hidup Bersih dan Sehat (PHBS).	√	

Usahakanlah untuk tidak melewati satu nomor pun dalam memberi jawaban pada pernyataan-pernyataan ini !

No.	Pertanyaan	Benar	Salah
1.	Helm standar dan sarung tangan sudah cukup digunakan sebagai perlengkapan yang aman saat berkendara.		
2.	Sepatu yang terbuat dari kulit atau bahan sintetis yang kuat merupakan pelindung kaki yang terbaik untuk berkendara sepeda motor.		
3.	Fungsi pakaian pelindung berkendara sebenarnya hanya untuk melindungi tubuh dari kondisi dingin, angin, dan matahari.		
4.	Ada 3 jenis helm yaitu helm penuh (<i>full face</i>), helm tiga perempat (<i>open face</i>), helm separuh kepala (<i>half head</i>). Ketiga jenis helm tersebut baik dan aman untuk melindungi wajah dan kepala dari benturan. (Keterangan gambar dapat di lihat pada lampiran).		
5.	Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa pengemudi sepeda motor dapat memiliki SIM apabila usia sudah melebihi 17 tahun		
6.	BPKB dan STNK merupakan surat-surat yang diperlukan oleh setiap pengemudi kendaraan di jalan apabila diperiksa oleh polisi.		
7.	Melaju dengan kecepatan tinggi merupakan tindakan yang tepat dilakukan pengemudi pada saat kondisi hujan lebat.		
8.	Hanya dengan membunyikan klakson belum cukup menunjukkan tindakan yang tepat dilakukan pengemudi pada saat berada pada persimpangan.		

No.	Pertanyaan	Benar	Salah
9.	Hanya dengan menyalakan lampu sein sebagai tanda sudah merupakan suatu tindakan yang tepat dilakukan pada saat pengemudi ingin menyeberang jalan.		
10.	Mengurangi kecepatan dan membunyikan klakson belum cukup menunjukan tindakan yang tepat pada saat pengemudi sepeda motor akan berbelok.		
11.	Memakai kostum atau pakaian dengan warna mencolok merupakan suatu tindakan yang tepat dilakukan untuk dapat terlihat oleh pengguna jalan lain saat berkendara pada malam hari.		
12.	Mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi (>60 km/jam) dari tempat tinggal menuju ke sekolah masih tergolong dalam perilaku aman berkendara.		
13.	Kecepatan sepeda motor pada saat 50 meter memasuki kawasan area sekolah seharusnya adalah maksimal 30km/jam.		
14.	Mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lain yang memicu gairah untuk balapan bukan termasuk faktor manusia yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.		
15.	Pengalaman mengendarai sepeda motor bukan faktor penting dalam menerapkan keselamatan dan kesehatan berkendara.		
16.	Penggunaan masker dalam berkendara hanya untuk jarak jauh saja karena jarak dekat tidak berbahaya bagi kesehatan paru-paru.		
17.	Mendengarkan musik sambil berkendara tidak membahayakan selama volume musik tidak terlalu keras.		
18.	Lampu utama sepeda motor perlu dinyalakan saat kondisi diperlukan (sore/malam/mendung/gelap).		
19.	Memeriksa kendaraan sebelum berkendara tidak perlu dilakukan karena bukan termasuk faktor penyebab risiko kecelakaan lalu lintas.		
20.	Pemakaian alat pelindung diri (masker, jaket, sarung tangan) tidak harus dipakai setiap berkendara.		

Lampiran

Keterangan gambar (No. 4)



Helm penuh (*Full Face*)



Helm tiga perempat (*Open Face*)



Helm separuh kepala (*Half Head*)

KUESIONER 2. KUESIONER SELF CONTROL**PETUNJUK PENGISIAN**

1. Bacalah setiap pertanyaan dengan seksama
2. Berilah tanda cek (√) pada setiap kotak jawaban yang anda anggap paling tepat
3. Pilihlah salah satu jawaban saja
4. Pilihan jawaban adalah sebagai berikut :

STS : **sangat tidak setuju**, pilih bila menurut keyakinan anda sangat tidak sesuai dengan pernyataan dalam kalimat.

TS : **tidak setuju**, pilih bila menurut keyakinan anda tidak sesuai dengan pernyataan dalam kalimat.

S : **setuju**, pilih bila menurut keyakinan anda sesuai dengan pernyataan dalam kalimat.

SS : **sangat setuju**, pilih bila menurut keyakinan anda sangat sesuai dengan pernyataan dalam kalimat.

Contoh Pengisian Kolom :

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya gemar berperilaku hidup sehat			√	

Usahakanlah untuk tidak melewati satu nomor pun dalam memberi jawaban pada pernyataan-pernyataan ini !

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
A. Kemampuan mengontrol perilaku					
1.	Saya mampu menahan diri saya untuk tidak melaju pelan-pelan disaat lampu merah masih menyala				
2.	Saya tidak akan menerobos jalan saat lampu lalu lintas menunjukkan lampu merah				
3.	Saya menjaga jarak dan laju motor terhadap kendaraan besar yang berada berdekatan dengan saya ketika berkendara				

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
4.	Selain menyalakan lampu sein kanan, saya juga mengklakson sebagai tanda akan menyalip				
B. Kemampuan mengontrol stimulus					
5.	Saya tidak menyalip kendaraan besar meski laju kendaraan tersebut perlahan di kondisi lalu lintas yang ramai				
6.	Saya tidak melayani tantangan adu cepat saat ada pengemudi lain yang menyalip motor saya dan memainkan gas motornya meski kondisi jalan sedang sepi				
7.	Saya mampu berkendara dengan pelan dibelakang motor ibu-ibu yang akan menyeberang dan lupa menyalakan lampu seinnnya				
8.	Saya tetap tenang meski ada yang mencela karena saya tidak segera melaju disaat perpindahan lampu merah menuju hijau				
C. Kemampuan mengantisipasi peristiwa					
9.	Saya akan berangkat ke tempat janji lebih awal agar bisa berkendara dengan tenang tanpa memacu kecepatan berlebih meskipun jarak antara tempat tinggal dan tempat tujuan tidak jauh				
10.	Saya mengenakan alat pelindung diri (jaket, masker, sarung tangan) ketika mengendarai motor meskipun tempat yang saya jangkau tidak jauh				
11.	Saya tidak akan menyalip kendaraan apapun di kondisi jalan yang padat sampai jarak pandang saya bebas dan luas				
12.	Saya selalu menyiapkan kunci dan peralatan montir sederhana kemanapun saya pergi mengendarai motor				
D. Kemampuan menafsirkan peristiwa					
13.	Saya mematuhi arahan petugas yang berwenang ketika ada pawai melintas di jalan meski sedang terburu-buru demi keselamatan diri saya dan pengguna jalan lain				
14.	Saya mematuhi aturan rambu dengan mengurangi kecepatan saat berada di zona sekolah meskipun saya melintas bukan pada jam sekolah demi keselamatan				

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
	diri saya				
15.	Saya lebih berhati-hati dalam berkendara ketika ada tanda peringatan masuk daerah rawan kecelakaan demi keselamatan diri saya dan pengguna jalan lain				
16.	Saya menunggu hujan deras agak reda saat akan berkendara motor demi keselamatan diri saya agar tidak terpeleset di jalan yang licin dan tidak mengganggu jarak pandang saya				
17.	Saya tidak terbiasa mengobrol dengan teman ketika berkendara karena akan mengganggu konsentrasi				
E. Kemampuan mengambil keputusan					
18.	Saya segera menyalip kendaraan besar ketika sopir memberikan kode untuk menyalip				
19.	Saya mengklakson pengemudi yang ragu untuk berbelok atau tidak agar segera menentukan pilihannya sebelum saya menyalip				
20.	Saya memilih berhenti sejenak pada bahu jalan (bagian tepi jalan) ketika merasa kurang fokus saat berkendara				
21.	Saya tetap mau membonceng teman yang tidak memakai helm dan alat pelindung diri				

KUESIONER 3. KUESIONER *PERCEIVED BEHAVIOR CONTROL*

Berikut ini terdapat dua bagian kuesioner (bagian 1 & 2) yang masing-masing berisi pernyataan. Anda diminta untuk memberikan penilaian sesuai dengan apa yang Anda pikirkan/rasakan.

BAGIAN 1**PETUNJUK PENGISIAN**

1. Bacalah setiap pertanyaan dengan seksama
2. Berilah tanda cek (√) pada setiap kotak jawaban yang anda anggap paling tepat
3. Pilihlah salah satu jawaban saja
4. Pilihan jawaban adalah sebagai berikut :

STS : **sangat tidak setuju**, pilih bila menurut persepsi anda sangat tidak sesuai dengan pernyataan dalam kalimat.

TS : **tidak setuju**, pilih bila menurut persepsi anda tidak sesuai dengan pernyataan dalam kalimat.

S : **setuju**, pilih bila menurut persepsi anda sesuai dengan pernyataan dalam kalimat.

SS : **sangat setuju**, pilih bila menurut persepsi anda sangat sesuai dengan pernyataan dalam kalimat.

Contoh Pengisian Kolom :

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Malas menjadi penghambat untuk berolahraga			√	

Usahakanlah untuk tidak melewati satu nomor pun dalam memberi jawaban pada pernyataan-pernyataan ini !

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Polisi merupakan faktor pendorong bagi pengemudi dalam mematuhi rambu lalu lintas				
2.	Risiko kecelakaan lalu lintas menjadi pendorong untuk pengemudi melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara				

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
3.	Kelalaian perawatan kendaraan menjadi faktor pendorong yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas				
4.	Penggunaan alat pelindung diri lengkap (seperti : helm, masker, sarung tangan, jaket, dan sepatu) saat berkendara merupakan faktor pendorong terwujudnya keselamatan berkendara				
5.	Harus menggunakan helm setiap berkendara merupakan faktor penghambat bagi pengemudi saat melakukan perjalanan jarak dekat				
6.	Kondisi tubuh yang tidak fit merupakan faktor penghambat bagi pengemudi pada saat berkendara				
7.	Menyalakan lampu utama setiap kali akan berkendara (pagi, siang, sore, malam) merupakan faktor penghambat bagi pengemudi				
8.	Faktor cuaca seperti hujan menjadi penghambat bagi pengemudi kendaraan				
9.	Kewajiban memiliki SIM C merupakan faktor penghambat bagi pengemudi yang ingin berkendara sepeda motor				
10.	Menurunkan kecepatan berkendara saat berangkat dan pulang sekolah merupakan faktor penghambat bagi siswi yang melaju dikawasan area sekolah				

KUESIONER *PERCEIVED BEHAVIOR CONTROL***BAGIAN 2****PETUNJUK PENGISIAN**

1. Bacalah setiap pertanyaan dengan seksama
2. Berilah tanda cek (√) pada setiap kotak jawaban yang anda anggap paling tepat
3. Pilihlah salah satu jawaban saja
4. Pilihan jawaban adalah sebagai berikut :

SK : **sangat kecil**, pilih bila menurut persepsi anda sangat kecil dalam menilai pernyataan pada kalimat.

K : **kecil**, pilih bila menurut persepsi anda kecil dalam menilai pernyataan pada kalimat.

B : **besar**, pilih bila menurut persepsi anda besar dalam menilai pernyataan pada kalimat.

SB : **sangat besar**, pilih bila menurut persepsi anda sangat besar dalam menilai pernyataan pada kalimat.

Contoh Pengisian Kolom :

No.	Pernyataan	SK	K	B	SB
1.	Bagi saya, malas menjadi penghambat yang untuk berolahraga			√	

Usahakanlah untuk tidak melewati satu nomor pun dalam memberi jawaban pada pernyataan-pernyataan ini !

No.	Pernyataan	SK	K	B	SB
1.	Bagi saya, Polisi merupakan faktor pendorong yang bagi pengemudi dalam mematuhi rambu lalu lintas				
2.	Risiko kecelakaan lalu lintas menjadi pendorong yang untuk pengemudi melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara				
3.	Kelalaian perawatan kendaraan menjadi faktor pendorong yang dalam menyebabkan kecelakaan lalu lintas				

No.	Pernyataan	SK	K	B	SB
4.	Penggunaan alat pelindung diri lengkap (seperti : helm, masker, sarung tangan, jaket, dan sepatu) saat berkendara merupakan faktor pendorong yang untuk mewujudkan keselamatan berkendara				
5.	Harus menggunakan helm setiap berkendara merupakan faktor penghambat yang bagi pengemudi saat melakukan perjalanan jarak dekat				
6.	Kondisi tubuh yang tidak fit merupakan faktor penghambat yang bagi pengemudi pada saat berkendara				
7.	Menyalakan lampu utama setiap kali akan berkendara (pagi, siang, sore, malam) merupakan faktor penghambat yang bagi pengemudi				
8.	Faktor cuaca seperti hujan menjadi penghambat yang bagi pengemudi kendaraan				
9.	Kewajiban memiliki SIM C merupakan faktor penghambat yang bagi pengemudi yang ingin berkendara sepeda motor				
10.	Menurunkan kecepatan berkendara saat berangkat dan pulang sekolah merupakan faktor penghambat yang bagi siswa-siswi yang melaju dikawasan area sekolah				

KUESIONER 4. KUESIONER INTENSI BERPERILAKU AMAN BERKENDARA

PETUNJUK PENGISIAN

1. Bacalah setiap pertanyaan dengan seksama
2. Berilah tanda cek (√) pada setiap kotak jawaban yang anda anggap paling tepat
3. Pilihlah salah satu jawaban saja
4. Pilihan jawaban adalah sebagai berikut :
 - STS : **sangat tidak setuju**, pilih bila menurut persepsi/niat anda sangat tidak sesuai dengan pernyataan dalam kalimat.
 - TS : **tidak setuju**, pilih bila menurut persepsi/niat anda tidak sesuai dengan pernyataan dalam kalimat.
 - S : **setuju**, pilih bila menurut persepsi/niat anda sesuai dengan pernyataan dalam kalimat.
 - SS : **sangat setuju**, pilih bila menurut persepsi/niat anda sangat sesuai dengan pernyataan dalam kalimat.

Contoh Pengisian Kolom :

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya memiliki keinginan untuk mewujudkan perilaku hidup sehat			√	

Usahakanlah untuk tidak melewati satu nomor pun dalam memberi jawaban pada pernyataan-pernyataan ini !

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya memiliki keinginan untuk mematuhi rambu lalu lintas agar dapat memberikan keselamatan bagi diri sendiri dan pengemudi lain				
2.	Saya memiliki keinginan untuk mematuhi rambu lalu lintas agar dapat meningkatkan kedisiplinan berkendara				
3.	Saya memiliki keinginan untuk mematuhi rambu lalu lintas, agar tidak berurusan dengan polisi				

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
4.	Saya memiliki keinginan untuk melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan setiap kali akan berkendara agar dapat meminimalkan risiko kecelakaan lalu lintas				
5.	Saya memiliki keinginan untuk menggunakan helm walaupun pada saat melakukan perjalanan jarak dekat				
6.	Saya memiliki keinginan untuk menggunakan alat pelindung diri yang lengkap pada saat berkendara, seperti helm, masker, sarung tangan, jaket, dan sepatu				
7.	Saya memiliki keinginan untuk merubah cara berkendara saya agar sesuai aturan yang aman				
8.	Saya memiliki keinginan untuk tidak memodifikasi kendaraan saya agar sesuai standart dan aman				
9.	Saya memiliki keinginan untuk membawa SIM dan STNK setiap kali berkendara untuk mematuhi peraturan lalu lintas				

Lampiran C. Lembar Observasi

LEMBAR OBSERVASI**KONTROL PERILAKU BERKENDARA REMAJA LAKI-LAKI****DAN PEREMPUAN****(STUDI PADA REMAJA SMK MUHAMMADIYAH 02****PALERAN KABUPATEN JEMBER)**

Tanggal observasi :

Waktu observasi :

Tempat observasi :

No.	Observasi	Hasil	Jumlah	Keterangan
1.	STNK	a. Ada		
		b. Tidak		
2.	SIM	a. Ada		
		b. Tidak		
3.	Helm Standar (<i>Full Face</i>)	a. Ada		
		b. Tidak		
4.	Masker	a. Ada		
		b. Tidak		
5.	Sarung Tangan	a. Ada		
		b. Tidak		
6.	Jaket	a. Ada		
		b. Tidak		
7.	Dua kaca spion motor (kanan dan kiri)	a. Ya		
		b. Tidak		
8.	Knalpot standart	a. Ya		
		b. Tidak		
9.	Melakukan modifikasi motor	a. Ya		
		b. Tidak		

Lampiran D. Hasil Validitas Kuesioner Penelitian

1. Uji Validitas Pengalaman Berkendara

Correlations		Pengalaman
Pernyataan1	Pearson Correlation	.686**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan2	Pearson Correlation	.619**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan3	Pearson Correlation	.500**
	Sig. (2-tailed)	.005
	N	30
Pernyataan4	Pearson Correlation	.444*
	Sig. (2-tailed)	.014
	N	30
Pernyataan5	Pearson Correlation	.441*
	Sig. (2-tailed)	.015
	N	30
Pengalaman	Pearson Correlation	1
	Sig. (2-tailed)	
	N	30

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

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

Hasil uji coba instrumen kepada 30 siswa-siswi pengemudi sepeda motor di SMAN 1 Arjasa Kabupaten Jember, kuesioner pengalaman berkendara yang berisi 5 pernyataan berdasarkan perhitungan validitas dari 5 pernyataan didapatkan hasil sebanyak 5 aitem dinyatakan valid.

2. Uji Validitas Pengetahuan *Safety Riding*

Correlations		Pengetahuan
Pernyataan1	Pearson Correlation	.824
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan2	Pearson Correlation	.732
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan3	Pearson Correlation	.517
	Sig. (2-tailed)	.003
	N	30
Pernyataan4	Pearson Correlation	.437
	Sig. (2-tailed)	.016
	N	30
Pernyataan5	Pearson Correlation	.119

	Sig. (2-tailed)	.531
	N	30
	Pearson Correlation	.421
Pernyataan6	Sig. (2-tailed)	.021
	N	30
	Pearson Correlation	.732
Pernyataan7	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
	Pearson Correlation	.647
Pernyataan8	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
	Pearson Correlation	.418**
Pernyataan9	Sig. (2-tailed)	.021
	N	30
	Pearson Correlation	.418**
Pernyataan10	Sig. (2-tailed)	.022
	N	30
	Pearson Correlation	.694
Pernyataan11	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
	Pearson Correlation	.801
Pernyataan12	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
	Pearson Correlation	.392
Pernyataan13	Sig. (2-tailed)	.032
	N	30
	Pearson Correlation	.186
Pernyataan14	Sig. (2-tailed)	.326
	N	30
	Pearson Correlation	.421
Pernyataan15	Sig. (2-tailed)	.021
	N	30
	Pearson Correlation	.297
Pernyataan16	Sig. (2-tailed)	.110
	N	30
	Pearson Correlation	.826
Pernyataan17	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
	Pearson Correlation	.332
Pernyataan18	Sig. (2-tailed)	.073
	N	30
	Pearson Correlation	.146
Pernyataan19	Sig. (2-tailed)	.441
	N	30
	Pearson Correlation	.146**
Pernyataan20	Sig. (2-tailed)	.441
	N	30
	Pearson Correlation	.690**
Pernyataan21	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
	Pearson Correlation	.847
Pernyataan22	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
	Pearson Correlation	-.278
Pernyataan23	Sig. (2-tailed)	.136
	N	30
	Pearson Correlation	.046
Pernyataan24	Sig. (2-tailed)	.808
	N	30
	Pearson Correlation	.164
Pernyataan25	Sig. (2-tailed)	.386

	N	30
Pernyataan26	Pearson Correlation	.218
	Sig. (2-tailed)	.247
	N	30
Pernyataan27	Pearson Correlation	.483
	Sig. (2-tailed)	.007
	N	30
Pernyataan28	Pearson Correlation	.517
	Sig. (2-tailed)	.003
	N	30
Pernyataan29	Pearson Correlation	.295
	Sig. (2-tailed)	.114
	N	30
Pernyataan30	Pearson Correlation	.595
	Sig. (2-tailed)	.001
	N	30
Pengetahuan	Pearson Correlation	1**
	Sig. (2-tailed)	
	N	30

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

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

Hasil uji coba instrumen kepada 30 siswa-siswi pengemudi sepeda motor di SMAN 1 Arjasa Kabupaten Jember, kuesioner pengetahuan *safety riding* yang berisi 30 pertanyaan berdasarkan perhitungan validitas dari 30 pertanyaan didapatkan hasil sebanyak 19 aitem dinyatakan valid. Pertanyaan yang valid tersebut adalah nomor 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 17, 21, 22, 27, 28, 30. Pertanyaan yang gugur adalah nomor 5, 14, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 29. Setelah diketahui aitem yang valid maka dilakukan penyusunan kembali instrumen, kuesioner pengetahuan *safety riding* berjumlah 20 aitem.

3. Uji Validitas *Self Control Berkendara*

Correlations		<i>Self Control Berkendara</i>
Pernyataan1	Pearson Correlation	.673
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan2	Pearson Correlation	.472**
	Sig. (2-tailed)	.008
	N	30
Pernyataan3	Pearson Correlation	.471
	Sig. (2-tailed)	.009
	N	30
Pernyataan4	Pearson Correlation	.513
	Sig. (2-tailed)	.004
	N	30

Pernyataan5	Pearson Correlation	.521**
	Sig. (2-tailed)	.003
	N	30
Pernyataan6	Pearson Correlation	.510
	Sig. (2-tailed)	.004
	N	30
Pernyataan7	Pearson Correlation	.642**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan8	Pearson Correlation	.502*
	Sig. (2-tailed)	.005
	N	30
Pernyataan9	Pearson Correlation	.558
	Sig. (2-tailed)	.001
	N	30
Pernyataan10	Pearson Correlation	.541
	Sig. (2-tailed)	.002
	N	30
Pernyataan11	Pearson Correlation	.468
	Sig. (2-tailed)	.009
	N	30
Pernyataan12	Pearson Correlation	.516
	Sig. (2-tailed)	.004
	N	30**
Pernyataan13	Pearson Correlation	.648
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan14	Pearson Correlation	.544
	Sig. (2-tailed)	.002
	N	30
Pernyataan15	Pearson Correlation	.571
	Sig. (2-tailed)	.001
	N	30**
Pernyataan16	Pearson Correlation	.566
	Sig. (2-tailed)	.001
	N	30
Pernyataan17	Pearson Correlation	.466
	Sig. (2-tailed)	.009
	N	30**
Pernyataan18	Pearson Correlation	.404
	Sig. (2-tailed)	.027
	N	30*
Pernyataan19	Pearson Correlation	.532
	Sig. (2-tailed)	.002
	N	30
Pernyataan20	Pearson Correlation	.572
	Sig. (2-tailed)	.001
	N	30
Pernyataan21	Pearson Correlation	.665
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
<i>Self Control</i> Berkendara	Pearson Correlation	1
	Sig. (2-tailed)	
	N	30

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

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

Hasil uji coba instrumen kepada 30 siswa-siswi pengendara sepeda motor di SMAN 1 Arjasa Kabupaten Jember, kuesioner *self control* berkendara yang berisi 21 pertanyaan berdasarkan perhitungan validitas dari 21 pernyataan didapatkan hasil sebanyak 21 aitem dinyatakan valid.

4. *Perceived Behavior Control* Berkendara

Correlations		<i>Perceived Behavior Control</i>
Pernyataan1	Pearson Correlation	.704
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan2	Pearson Correlation	.581
	Sig. (2-tailed)	.001
	N	30
Pernyataan3	Pearson Correlation	.561
	Sig. (2-tailed)	.001
	N	30
Pernyataan4	Pearson Correlation	.561
	Sig. (2-tailed)	.001
	N	30
Pernyataan5	Pearson Correlation	.362
	Sig. (2-tailed)	.050
	N	30
Pernyataan6	Pearson Correlation	.838
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan7	Pearson Correlation	.632
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan8	Pearson Correlation	.659
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan9	Pearson Correlation	.394
	Sig. (2-tailed)	.031
	N	30
Pernyataan10	Pearson Correlation	.425
	Sig. (2-tailed)	.019
	N	30
<i>Perceived Behavior Control</i>	Pearson Correlation	1
	Sig. (2-tailed)	
	N	30**

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

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

Hasil uji coba instrumen kepada 30 siswa-siswi pengendara sepeda motor di SMAN 1 Arjasa Kabupaten Jember, kuesioner *perceived behavior control*

berkendara yang berisi 10 pernyataan berdasarkan perhitungan validitas dari 10 pernyataan didapatkan hasil sebanyak 10 aitem dinyatakan valid.

5. Variabel Intensi Berkendara

Correlations		Perceived Behavior Control
Pernyataan1	Pearson Correlation	.704*
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan2	Pearson Correlation	.581
	Sig. (2-tailed)	.001
	N	30
Pernyataan3	Pearson Correlation	.561
	Sig. (2-tailed)	.001
	N	30
Pernyataan4	Pearson Correlation	.561
	Sig. (2-tailed)	.001
	N	30
Pernyataan5	Pearson Correlation	.362
	Sig. (2-tailed)	.050
	N	30
Pernyataan6	Pearson Correlation	.838*
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan7	Pearson Correlation	.632
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan8	Pearson Correlation	.659
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
Pernyataan9	Pearson Correlation	.394
	Sig. (2-tailed)	.031
	N	30
Pernyataan10	Pearson Correlation	.425
	Sig. (2-tailed)	.019
	N	30
Perceived Behavior Control	Pearson Correlation	1**
	Sig. (2-tailed)	
	N	30**

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

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

Hasil uji coba instrumen kepada 30 siswa-siswi pengemudi sepeda motor di SMAN 1 Arjasa Kabupaten Jember, kuesioner intensi berkendara yang berisi 9 pernyataan berdasarkan perhitungan validitas dari 9 pernyataan didapatkan hasil sebanyak 9 aitem dinyatakan valid.

Lampiran E. Hasil Reliabilitas Kuesioner Penelitian**a. Variabel Pengalaman Berkendara****Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

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

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.693	5

Berdasarkan hasil dari perhitungan reliabilitas, maka diperoleh aitem valid pada koefisien reliabilitas sebesar 0.693 yang berarti kuesioner ini layak digunakan.

b. Variabel Pengetahuan *Safety Riding***Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

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

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.731	19

Berdasarkan hasil dari perhitungan reliabilitas, maka diperoleh aitem valid pada koefisien reliabilitas sebesar 0.731 yang berarti kuesioner ini layak digunakan.

c. Variabel *Self Control Berkeandara*

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

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

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.742	21

Berdasarkan hasil dari perhitungan reliabilitas, maka diperoleh aitem valid pada koefisien reliabilitas sebesar 0.742 yang berarti kuesioner ini layak digunakan.

d. Variabel *Perceived Behavior Control Berkendara*

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

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

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.737	10

Berdasarkan hasil dari perhitungan reliabilitas, maka diperoleh aitem valid pada koefisien reliabilitas sebesar 0.737 yang berarti kuesioner ini layak digunakan.

e. Variabel Intensi Berkendara**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

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

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.771	9

Berdasarkan hasil dari perhitungan reliabilitas, maka diperoleh aitem valid pada koefisien reliabilitas sebesar 0.771 yang berarti kuesioner ini layak digunakan

Lampiran F. Surat Ijin Penelitian

1. SMK Muhammadiyah 02 Paleran



MAJELIS PENDIDIKAN DASAR DAN MENENGAH MUHAMMADIYAH
SEKOLAH MENENGAH KEJURUAN
SMK MUHAMMADIYAH 02 PALERAN (TERAKREDITASI "B")
(BERBASIS PONDOK PESANTREN)
NSS : 342052414289
Jl. Gambirano No. 02 ☎ 081234619510 Paleran, Umbulsari, Jember 68166
Website : www.smkmudapaleran.sch.id E-mail : smkmu02paleran@gmail.com

SURAT KETERANGAN
Nomor : 307/SK/IV.4/A/02/SMKM02P/05/2018

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama	: Abdul Halim, S.Pd., M.Pd.
NBM	: 1324 6690 556744
Tempat, Tanggal Lahir	: Jember, 15 Juli 1966
Jabatan	: Kepala Sekolah
Unit Kerja	: SMK Muhammadiyah 02 Paleran

Menerangkan dengan sebenarnya bahwa,

Nama	: Dwi Kurnia Puspitasari
NIM	: 142110101028
Semester	: 8 (Delapan)
Tahun	: 2018
Program Study	: Kesehatan Masyarakat

Yang bersangkutan telah melaksanakan Penelitian di SMK Muhammadiyah 02 Paleran, Kecamatan Umbulsari, Kabupaten Jember, pada bulan April – Juli 2018, dalam rangka melengkapi penyusunan skripsi yang berjudul :

"DETERMINASI KONTROL BERKENDARA REMAJA LAKI-LAKI DAN PEREMPUAN"

Demikian keterangan ini dibuat, untuk diketahui dan dipergunakan sebagaimana mestinya.

Paleran, 15 Mei 2018
Kepala SMK Muhammadiyah 02 Paleran



ABDUL HALIM, S.Pd., M.Pd.
NBM. 1324 6690 556744

2. SMA Negeri 1 Arjasa



PEMERINTAH PROVINSI JAWA TIMUR
DINAS PENDIDIKAN
SEKOLAH MENENGAH ATAS NEGERI 1
ARJASA – JEMBER
 Jalan Sultan Agung No. 64. Telp. (0331) 540133 e_mail smnarjasa@yahoo.co.id Kode pos 68191
JEMBER

SURAT KETERANGAN
 Nomor : 421.3/310/101.6.5.10/2018

Yang bertanda tangan di bawah ini, Kepala SMA Negeri 1 Arjasa Jember :

Nama : WIDIWASITO, S.Pd
 NIP : 19690415 199703 1 010
 Pangkat/Golongan : Pembina TK.I, IV/b
 Jabatan : Kepala Sekolah

Menerangkan dengan sebenarnya bahwa :

No.	Nama	NIM	PROGRAM STUDI
1.	DWI KURNIA PUSPITASARI	14211010101028	Fakultas Kesehatan Masyarakat

Yang bersangkutan benar-benar telah melaksanakan tugas Uji Validasi dan Reabilitas di SMA Negeri 1 Arjasa Jember, tanggal, 25 April 2018 (1 pertemuan)
 Judul :
“ Determinan Kontrol Berkendara Remaja Laki-Laki Dan Perempuan ”

Demikian surat keterangan ini kami buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Jember, 25 April 2018

Kepala Sekolah,

 WIDIWASITO, S.Pd
 NIP. 19690415 199703 1 010



3. Laka Lantas Kabupaten Jember



PEMERINTAH KABUPATEN JEMBER
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK
 Jalan Letjen S Parman No. 89 ■ 337853 Jember

Kepada
 Yth. Sdr. 1. Kepala Dinas Kesehatan Kab. Jember
 2. Kepala Dinas Perhubungan Kab. Jember
 3. Kasat Lantas Polres Jember
 di -

T E M P A T

SURAT REKOMENDASI
 Nomor : 072/3886/314/2017

Tentang

PENGAMBILAN DATA

Dasar : 1. Peraturan Daerah Kabupaten Jember No. 6 Tahun 2012 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kab. Jember
 2. Peraturan Bupati Jember No. 46 Tahun 2014 tentang Pedoman Penertiban Surat Rekomendasi Penelitian Kabupaten Jember.

Memperhatikan : Surat Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember tanggal 02 Oktober 2017 Nomor : 4704/UN25.1.12/SP/2017 perihal Pengambilan Data

MEREKOMENDASIKAN

Nama / NIM. : Dwi Kurnia Puspitasari / 142110101028
 Instansi : Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember
 Alamat : Jl. Kalimantan 37 Kampus Tegal Boto Jember
 Keperluan : - Pengambilan data terkait pasien akibat kecelakaan lalu lintas tahun 2013 - 2017
 - Data angka kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Jember tahun 2013 - 2017
 - Data angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Kab. Jember tahun 2013 - 2017
 - Jumlah perkembangan kendaraan bermotor di Kabupaten Jember tahun 2013 - 2017
 - Jumlah komunitas motor di Kabupaten Jember
 Lokasi : Dinas Kesehatan; Dinas Perhubungan; Satlantas Polres Jember
 Waktu Kegiatan : Oktober s/d November 2017

Apabila tidak bertentangan dengan kewenangan dan ketentuan yang berlaku, diharapkan Saudara memberi bantuan tempat dan atau data seperlunya untuk kegiatan dimaksud.

1. Kegiatan dimaksud benar-benar untuk kepentingan Pendidikan
2. Tidak dibenarkan melakukan aktivitas politik
3. Apabila situasi dan kondisi wilayah tidak memungkinkan akan dilakukan penghentian kegiatan.

Demikian atas perhatian dan kerjasamanya disampaikan terima kasih.

Ditetapkan di : Jember
 Tanggal : 08-10-2017
 An. KEPALA BAKESBANG DAN POLITIK
 KABUPATEN JEMBER
 Kabid. Kajian Strategis dan Politik



ACHMAD DAVER E. S. SALS
 Penata Tk. I
 NIP. 198509121996021 001

Tembusan :
 Yth. Sdr. : 1. Dekan FKM Universitas Jember;
 2. Yang Bersangkutan.

4. Polsek Bangsalsari


POLRI DAERAH JAWA TIMUR
RESORT JEMBER
SEKTOR BANGSALSARI
Jl.A.Yani No .91 Bangsalsari 68154

Bangsalsari, 17 April 2018

Nomor : B/ /IV/2018/Polsek
Klasifikasi : BIASA
Lampiran : Satu lembar
Perihal : Data Lakalantas Di Wilayah Bangsalsari

Kepada
Yth. DEKAN FAKULTAS
KESEHATAN MASYARAKAT
UNEJ JEMBER

di -
Jember

1. Rujukan Surat dari Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Unej Jember, Nomor : 1805/UN25.1.12/SP/2018 tentang permintaan data kecelakaan lalu lintas berdasarkan usia dan jenis kelamin di daerah rawan laka lantasi diwilayah hukum Polsek Bangsalsari.
2. Sehubungan dengan hal tersebut diatas, bersama ini dikirimkan Data laka lantasi diwilayah hukum Polsek Bangsalsari periode tahun 2017, sebagaimana terlampir.
3. Demikian untuk menjadi maklum.


POLRI RESORT JEMBER
SEKTOR BANGSALSARI
KEPALA
ESTU ADI L. ST. SH.
BANGSALSARI POLISI NRP 77010055

Lampiran G. Rekapitulasi Nilai Kuesioner

Kuesioner 1. Kuesioner Latar Belakang Individu

A. Identitas Individu

1.	Nama responden		Total
2.	Initial responden		
3.	Jenis Kelamin	c. Laki-laki (53 / 70%) d. Perempuan (23 / 30%)	76
4.	Usia	a. < 17 tahun (27 / 35%) b. ≥ 17 tahun (49 / 65%)	76

B. Pengalaman Berkendara

No.	Pertanyaan	Ya		Tidak	
		N	%	N	%
1.	Saya mengendarai motor ≥ 2 tahun	49	64	27	36
2.	Saya pernah ditilang dikarenakan melanggar peraturan lalu lintas (melanggar rambu-rambu lalu lintas, tidak menggunakan helm, tidak membawa SIM C / STNK)	18	24	58	76
3.	Saya telah memiliki SIM C	1	1	75	99
4.	Saya telah mengikuti ujian pembuatan SIM C	1	1	75	99
5.	Saya pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dalam kurun waktu 2 tahun terakhir	17	22	59	78
6.	Jika pernah mengalami mengalami kecelakaan lalu lintas, jenis cedera apa yang dialami? Sebutkan! (Tidak perlu diisi jika jawaban nomor 5 “tidak”) a. Luka ringan (17 / 100%) b. Luka berat (0 / 0%)				

C. Pengetahuan Safety Riding

No.	Pertanyaan	Benar		Salah	
		N	%	N	%
1.	Helm standar dan sarung tangan sudah cukup digunakan sebagai perlengkapan yang aman saat berkendara.	64	84	12	16
2.	Sepatu yang terbuat dari kulit atau bahan sintetis yang kuat merupakan pelindung kaki yang terbaik untuk berkendara sepeda motor.	56	74	20	26

No.	Pertanyaan	Benar		Salah	
		N	%	N	%
3.	Fungsi pakaian pelindung berkendara sebenarnya hanya untuk melindungi tubuh dari kondisi dingin, angin, dan matahari.	46	61	30	39
4.	Ada 3 jenis helm yaitu helm penuh (<i>full face</i>), helm tiga perempat (<i>open face</i>), helm separuh kepala (<i>half head</i>). Ketiga jenis helm tersebut baik dan aman untuk melindungi wajah dan kepala dari benturan. (Keterangan gambar dapat di lihat pada lampiran).	67	88	9	12
5.	Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa pengendara sepeda motor dapat memiliki SIM apabila usia sudah melebihi 17 tahun	73	96	3	4
6.	BPKB dan STNK merupakan surat-surat yang diperlukan oleh setiap pengemudi kendaraan di jalan apabila diperiksa oleh polisi.	64	84	12	16
7.	Melaju dengan kecepatan tinggi merupakan tindakan yang tepat dilakukan pengendara pada saat kondisi hujan lebat.	7	9	69	91
8.	Hanya dengan membunyikan klakson belum cukup menunjukkan tindakan yang tepat dilakukan pengendara pada saat berada pada persimpangan.	41	54	35	46
9.	Hanya dengan menyalakan lampu sein sebagai tanda sudah merupakan suatu tindakan yang tepat dilakukan pada saat pengendara ingin menyeberang jalan.	63	83	13	17
10.	Mengurangi kecepatan dan membunyikan klakson belum cukup menunjukkan tindakan yang tepat pada saat pengendara sepeda motor akan berbelok.	41	54	35	46
11.	Memakai kostum atau pakaian dengan warna mencolok merupakan suatu tindakan yang tepat dilakukan untuk dapat terlihat oleh pengguna jalan lain saat berkendara pada malam hari.	32	42	44	58
12.	Mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi (>60 km/jam) dari tempat tinggal menuju ke sekolah masih tergolong dalam perilaku aman berkendara.	29	38	47	62
13.	Kecepatan sepeda motor pada saat 50 meter memasuki kawasan area sekolah seharusnya adalah maksimal 30km/jam.	60	79	16	21
14.	Mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lain yang memicu gairah untuk balapan bukan termasuk faktor manusia yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.	35	46	41	54

No.	Pertanyaan	Benar		Salah	
		N	%	N	%
15.	Pengalaman mengendarai sepeda motor bukan faktor penting dalam menerapkan keselamatan dan kesehatan berkendara.	35	46	41	54
16.	Penggunaan masker dalam berkendara hanya untuk jarak jauh saja karena jarak dekat tidak berbahaya bagi kesehatan paru-paru.	29	38	47	62
17.	Mendengarkan musik sambil berkendara tidak membahayakan selama volume musik tidak terlalu keras.	14	18	62	82
18.	Lampu utama sepeda motor perlu dinyalakan saat kondisi diperlukan (sore/malam/mendung/gelap).	71	93	5	7
19.	Memeriksa kendaraan sebelum berkendara tidak perlu dilakukan karena bukan termasuk faktor penyebab risiko kecelakaan lalu lintas.	18	24	58	76
20.	Pemakaian alat pelindung diri (masker, jaket, sarung tangan) tidak harus dipakai setiap berkendara.	37	49	39	51

Kuesioner 2. Kuesioner Self Control

No.	Pernyataan	STS		TS		S		SS	
		N	%	N	%	N	%	N	%
A. Kemampuan mengontrol perilaku									
1.	Saya mampu menahan diri saya untuk tidak melaju pelan-pelan disaat lampu merah masih menyala	25	33	23	30	18	24	10	13
2.	Saya tidak akan menerobos jalan saat lampu lalu lintas menunjukkan lampu merah	4	5	2	3	30	39	40	53
3.	Saya menjaga jarak dan laju motor terhadap kendaraan besar yang berada berdekatan dengan saya ketika berkendara	3	4	3	4	44	58	26	34
4.	Selain menyalakan lampu sein kanan, saya juga mengklakson sebagai tanda akan menyalip	3	4	3	4	32	42	38	50
B. Kemampuan mengontrol stimulus									
5.	Saya tidak menyalip kendaraan besar meski laju kendaraan tersebut perlahan di kondisi lalu lintas yang ramai	4	6	9	12	46	60	17	22
6.	Saya tidak melayani tantangan adu cepat saat ada pengendara lain yang menyalip motor saya dan memainkan gas motornya meski kondisi jalan sedang sepi	8	11	9	12	36	47	23	30
7.	Saya mampu berkendara dengan pelan dibelakang motor ibu-ibu yang akan menyeberang dan lupa menyalakan lampu seinnya	1	1	7	9	53	70	15	20
8.	Saya tetap tenang meski ada yang mencela karena saya tidak segera melaju disaat perpindahan lampu merah menuju hijau	3	4	19	25	46	61	8	10
C. Kemampuan mengantisipasi peristiwa									
9.	Saya akan berangkat ke tempat janji lebih awal agar bisa berkendara dengan tenang tanpa memacu kecepatan berlebih	3	4	2	3	50	65	21	28

No.	Pernyataan	STS		TS		S		SS	
		N	%	N	%	N	%	N	%
	meskipun jarak antara tempat tinggal dan tempat tujuan tidak jauh								
10.	Saya mengenakan alat pelindung diri (jaket, masker, sarung tangan) ketika mengendarai motor meskipun tempat yang saya jangkau tidak jauh	3	4	23	30	39	51	11	15
11.	Saya tidak akan menyalip kendaraan apapun di kondisi jalan yang padat sampai jarak pandang saya bebas dan luas	8	11	4	5	47	62	17	22
12.	Saya selalu menyiapkan kunci dan peralatan montir sederhana kemanapun saya pergi mengendarai motor	4	5	8	10	46	61	18	24
D. Kemampuan menafsirkan peristiwa									
13.	Saya mematuhi arahan petugas yang berwenang ketika ada pawai melintas di jalan meski sedang terburu-buru demi keselamatan diri saya dan pengguna jalan lain	2	3	4	5	43	56	27	36
14.	Saya mematuhi aturan rambu dengan mengurangi kecepatan saat berada di zona sekolah meskipun saya melintas bukan pada jam sekolah demi keselamatan diri saya	3	4	4	5	45	59	24	32
15.	Saya lebih berhati-hati dalam berkendara ketika ada tanda peringatan masuk daerah rawan kecelakaan demi keselamatan diri saya dan pengguna jalan lain	5	7	3	4	29	38	39	51
16.	Saya menunggu hujan deras agak reda saat akan berkendara motor demi keselamatan diri saya agar tidak terpeleset di jalan yang licin dan tidak mengganggu jarak pandang saya	3	4	6	8	36	47	31	41
17.	Saya tidak terbiasa mengobrol dengan teman ketika berkendara karena akan mengganggu konsentrasi	2	3	15	19	48	63	11	14
E. Kemampuan mengambil keputusan									
18.	Saya segera menyalip kendaraan	4	5	9	12	51	67	12	16

No.	Pernyataan	STS		TS		S		SS	
		N	%	N	%	N	%	N	%
	besar ketika sopir memberikan kode untuk menyalip								
19.	Saya mengklakson pengendara yang ragu untuk berbelok atau tidak agar segera menentukan pilihannya sebelum saya menyalip	5	7	5	7	51	66	15	20
20.	Saya memilih berhenti sejenak pada bahu jalan (bagian tepi jalan) ketika merasa kurang fokus saat berkendara	4	5	7	9	46	61	19	25
21.	Saya tetap mau membonceng teman yang tidak memakai helm dan alat pelindung diri	7	9	39	51	20	26	10	14

Kuesioner 3. Kuesioner *Perceived Behavior Control***Bagian 1**

No.	Pernyataan	STS		TS		S		SS	
		N	%	N	%	N	%	N	%
1.	Polisi merupakan faktor pendorong bagi pengemudi dalam mematuhi rambu lalu lintas	7	9	4	5	44	58	21	28
2.	Risiko kecelakaan lalu lintas menjadi pendorong untuk pengemudi melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara	3	4	5	6	47	62	21	28
3.	Kelalaian perawatan kendaraan menjadi faktor pendorong yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas	3	4	4	5	57	75	12	16
4.	Penggunaan alat pelindung diri lengkap (seperti : helm, masker, sarung tangan, jaket, dan sepatu) saat berkendara merupakan faktor pendorong terwujudnya keselamatan berkendara	4	5	3	4	37	49	32	42
5.	Harus menggunakan helm setiap berkendara merupakan faktor penghambat bagi pengemudi saat melakukan perjalanan jarak dekat	7	9	28	37	33	43	8	11
6.	Kondisi tubuh yang tidak fit merupakan faktor penghambat bagi pengemudi pada saat berkendara	8	11	7	9	53	69	8	11
7.	Menyalakan lampu utama setiap kali akan berkendara (pagi, siang, sore, malam) merupakan faktor penghambat bagi pengemudi	10	13	29	38	31	41	6	8
8.	Faktor cuaca seperti hujan menjadi penghambat bagi pengemudi kendaraan	4	5	5	7	54	71	13	17
9.	Kewajiban memiliki SIM C merupakan faktor penghambat bagi pengemudi yang ingin berkendara sepeda motor	12	16	20	26	32	42	12	16
10.	Menurunkan kecepatan berkendara saat berangkat dan pulang sekolah merupakan faktor penghambat bagi	5	7	27	35	39	51	5	7

No.	Pernyataan	STS		TS		S		SS	
		N	%	N	%	N	%	N	%
	siswi yang melaju dikawasan area sekolah								

Kuesioner *perceived behavior control*

Bagian 2

No.	Pernyataan	SK		K		B		SB	
		N	%	N	%	N	%	N	%
1.	Bagi saya, Polisi merupakan faktor pendorong yang bagi pengemudi dalam mematuhi rambu lalu lintas	5	7	5	7	47	61	19	25
2.	Risiko kecelakaan lalu lintas menjadi pendorong yang untuk pengemudi melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara	3	4	11	15	30	39	32	42
3.	Kelalaian perawatan kendaraan menjadi faktor pendorong yang dalam menyebabkan kecelakaan lalu lintas	3	4	17	22	36	48	20	26
4.	Penggunaan alat pelindung diri lengkap (seperti : helm, masker, sarung tangan, jaket, dan sepatu) saat berkendara merupakan faktor pendorong yang untuk mewujudkan keselamatan berkendara	4	5	9	12	33	43	30	40
5.	Harus menggunakan helm setiap berkendara merupakan faktor penghambat yang bagi pengemudi saat melakukan perjalanan jarak dekat	13	17	27	36	31	40	5	7
6.	Kondisi tubuh yang tidak fit merupakan faktor penghambat yang bagi pengemudi pada saat berkendara	5	7	18	24	33	43	20	26
7.	Menyalakan lampu utama setiap kali akan berkendara (pagi, siang, sore, malam) merupakan faktor	14	19	29	38	20	26	13	17

No.	Pernyataan	SK		K		B		SB	
		N	%	N	%	N	%	N	%
	penghambat yang bagi pengemudi								
8.	Faktor cuaca seperti hujan menjadi penghambat yang bagi pengemudi kendaraan	5	7	12	15	40	53	19	25
9.	Kewajiban memiliki SIM C merupakan faktor penghambat yang bagi pengemudi yang ingin berkendara sepeda motor	6	8	18	24	33	43	19	25
10.	Menurunkan kecepatan berkendara saat berangkat dan pulang sekolah merupakan faktor penghambat yang bagi siswa-siswi yang melaju dikawasan area sekolah	6	8	32	42	31	41	7	9

Kuesioner 4. Kuesioner Intensi Berperilaku Aman Berkendara

No.	Pernyataan	STS		TS		S		SS	
		N	%	N	%	N	%	N	%
1.	Saya memiliki keinginan untuk mematuhi rambu lalu lintas agar dapat memberikan keselamatan bagi diri sendiri dan pengendara lain	5	7	1	1	36	47	34	45
2.	Saya memiliki keinginan untuk mematuhi rambu lalu lintas agar dapat meningkatkan kedisiplinan berkendara	4	5	2	3	44	58	26	34
3.	Saya memiliki keinginan untuk mematuhi rambu lalu lintas, agar tidak berurusan dengan polisi	5	7	5	7	40	52	26	34
4.	Saya memiliki keinginan untuk melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan setiap kali akan berkendara agar dapat meminimalkan risiko kecelakaan lalu lintas	3	4	9	12	53	69	11	15
5.	Saya memiliki keinginan untuk menggunakan helm walaupun pada saat melakukan perjalanan jarak dekat	7	9	24	32	42	55	3	4
6.	Saya memiliki keinginan untuk menggunakan alat pelindung diri yang lengkap pada saat berkendara, seperti helm, masker, sarung tangan, jaket, dan sepatu	4	5	3	4	55	73	14	18
7.	Saya memiliki keinginan untuk merubah cara berkendara saya agar sesuai aturan yang aman	5	7	5	7	50	65	16	21
8.	Saya memiliki keinginan untuk tidak memodifikasi kendaraan saya agar sesuai standart dan aman	7	9	9	12	40	53	20	26
9.	Saya memiliki keinginan untuk membawa SIM dan STNK setiap kali berkendara untuk mematuhi peraturan lalu lintas	5	7	3	4	48	63	20	26

Lampiran H. Hasil Observasi Penelitian

No.	Observasi	Hasil	Jumlah	Keterangan
1.	STNK	a. Ada	1	Responden mengaku memiliki STNK tetapi tidak membawanya ketika berkendara dari tempat tinggal menuju ke sekolah.
		b. Tidak	75	
2.	SIM	a. Ada	1	Responden mengaku belum memiliki SIM sehingga tidak membawa SIM ketika berkendara dari tempat tinggal menuju ke sekolah.
		b. Tidak	75	
3.	Helm Standar (<i>Full Face</i>)	a. Ada	0	Responden mengaku tidak membawa helm ke sekolah dengan beberapa alasan diantaranya karena jarak tempuh dari rumah menuju ke sekolah tidak terlalu jauh, beberapa responden juga mengaku menitipkan helmnya dirumah teman yang dekat dengan sekolah agar tidak hilang.
		b. Tidak	76	
4.	Masker	a. Ada	0	Responden mengaku tidak menggunakan masker menuju ke sekolah dan hanya menggunakan masker pada saat perjalanan jauh.
		b. Tidak	76	
5.	Sarung Tangan	a. Ada	0	Responden mengaku tidak menggunakan masker menuju ke sekolah dan hanya menggunakan masker pada saat perjalanan jauh.
		b. Tidak	76	
6.	Jaket	a. Ada	47	
		b. Tidak	29	
7.	Dua kaca spion motor (kanan dan kiri)	a. Ya	49	
		b. Tidak	21	
8.	Knalpot standart	a. Ya	66	
		b. Tidak	10	
9.	Melakukan modifikasi motor	a. Ya	12	
		b. Tidak	64	

Lampiran I. Dokumentasi Penelitian

Gambar 1. Memberikan pemahaman kepada responden mengenai isi kuesioner.



Gambar 2. Melakukan observasi kelengkapan berkendara sepeda motor SIM dan STNK kepada responden.



Gambar 3. Melakukan observasi persyaratan berkendara dan kondisi sepeda motor yang dimiliki responden.



Gambar 4. Melakukan observasi persyaratan berkendara dan kondisi sepeda motor yang dimiliki responden.



Gambar 5. Melakukan observasi persyaratan berkendara dan kondisi sepeda motor yang dimiliki responden



Gambar 6. Foto bersama kepala sekolah, guru, dan siswa (responden) SMK Muhammadiyah 02 Paleran Kab. Jember



Gambar 7. Kondisi sepeda motor yang digunakan responden menuju sekolah dan tidak dilengkapi kaca spion.



Gambar 8. Kondisi sepeda motor yang digunakan responden menuju sekolah dan telah mengalami modifikasi knalpot serta tidak dilengkapi kaca spion.