

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini dijelaskan tentang teori yang mendukung penelitian :

1) Konsep Kecelakaan, 2) Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan , 3) Konsep Remaja 4) Kerangka Teori, 5) Kerangka Konseptual.

2.1 Konsep Kecelakaan

2.1.1 Definisi Kecelakaan

Kecelakaan merupakan suatu kejadian yang menyebabkan fisik dan mental seseorang terganggu dan tidak jarang pula membahayakannya. Menurut data Organisasi Kesehatan Dunia kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh utama kaum muda berusia 10-24 tahun. Organisasi kesehatan dunia dalam Report on Road Traffic Injury Prevention, menjelaskan bahwa setiap tahunnya di seluruh dunia terdapat sekitar 1,2 juta orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dan 50 juta lainnya mengalami luka-luka. (Margie Peden et al., 2016)

Kecelakaan lalu lintas jalan (RTA) mewakili yang terkemuka dan meningkat kontributor beban penyakit regional dan global. Setiap tahun hampir 1,3 juta orang meninggal akibat jalan tabrakan lalu lintas di dunia, masing-masing lebih dari 3500 kematian setiap hari. (Al-thaifani, Al-rabeei, & Dallak, 2016)

. Secara umum kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kelalaian manusia, kondisi jalan, kelayakan kendaraan dan belum optimalnya penegakan hukum lalu lintas. Berdasarkan Outlook 2013 Transportasi Indonesia, terdapat empat faktor penyebab kecelakaan, yakni kondisi sarana dan prasarana transportasi, faktor manusia dan alam. Namun demikian, di antara keempat faktor tersebut, kelalaian

manusia menjadi faktor utama penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, diperlukan kesadaran berlalu lintas yang baik bagi masyarakat, terutama kalangan usia produktif. (Badan Intelegensi Negara Republik Indonesia, 2013)

2.1.2 Penggolongan Kecelakaan

Menurut Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia nomor 15 tahun 2013 tentang penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas.

Berdasarkan (pasal 4) kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:

- a. kecelakaan ringan;
- b. kecelakaan sedang; dan
- c. kecelakaan berat.

Berdasarkan (Pasal 5) :

Kecelakaan ringan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf a, apabila mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

Berdasarkan (Pasal 6):

- (1) Kecelakaan sedang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf b, apabila mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- (2) Luka ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang tidak memerlukan perawatan inap di rumah sakit; atau
 - b. selain yang diklasifikasikan dalam luka berat.

Berdasarkan (Pasal 7):

- (1) Kecelakaan berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf c,
- (2) Apabila mengakibatkan korban luka berat atau meninggal dunia.
- (2) Luka berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:

- a. jatuh sakit dan tidak ada harapan sembuh sama sekali atau menimbulkan bahaya maut;
 - b. tidak mampu terus-menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan;
 - c. kehilangan salah satu panca indera;
 - d. menderita cacat berat atau lumpuh;
 - e. terganggu daya pikir selama 4 (empat) minggu lebih;
 - f. gugur atau matinya kandungan seorang perempuan; atau
 - g. luka yang membutuhkan rawat inap lebih dari 30 hari.
- (3) Korban meninggal dunia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
- a. meninggal dunia di TKP;
 - b. meninggal dunia dalam perjalanan ke rumah sakit; atau
 - c. meninggal dunia karena luka yang diderita dalam masa perawatan selama 30 (tiga puluh) hari sejak terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.(KEPALA KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA, 2013)

2.1.3 Peraturan Perundang-undangan Keselamatan Jalan.

Polisi lalu-lintas selalu melakukan kegiatan sosialisasi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan kepada pengguna jalan baik roda dua maupun roda empat agar para pengguna kendaraan selalu mematuhi peraturan dan rambu-rambu lalu-lintas sehingga dapat menekan kecelakaan dan pelanggaran lalu-lintas. Beberapa kecelakaan lalu-lintas yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila diantara pengguna jalan mematuhi peraturan yang diatur didalam bagian ke empat tata cara berlalu-lintas dan paragraf kesatu mengulas tentang ketertiban dan keselamatan, UU

No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan khususnya ketentuan Pasal 105 dan Pasal 106 menyebutkan bahwa:

Pasal 105 menegaskan:

Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

- a. Berperilaku tertib; dan/atau
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu-lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

Pasal 106 menegaskan:

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
2. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda.
3. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan layak jalan.
4. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a. Rambu perintah atau rambu larangan;
 - b. Marka jalan;
 - c. Alat pemberi isyarat lalu-lintas;
 - d. Gerakan lalu-lintas;
 - e. Berhenti dan parkir;
 - f. Peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
 - h. Tata cara pengandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

(UU nomor 22 tentang LLAJ, 2009)

2.1.4 Upaya Menanggulangi Kecelakaan Lalu Lintas.

Ditlantas Polda Jatim menyebutkan ada beberapa cara atau upaya untuk mencegah atau mengurangi faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yakni dengan dua cara yakni cara preemtif dan cara preventif.

Cara preempif meliputi misalnya adalah pelaksanaan Binluh, memasang spanduk, leaflet dan brosur di tempat-tempat yang strategis di jalur daerah rawan laka lintas dengan tema tentang keselamatan berlalu lintas atau berkendara, dan juga pelaksanaan giat patroli di tempat rawan macet dan laka lintas.

Sedangkan cara preventif meliputi misalnya membantu masyarakat pengguna jalan, mengarahkan penyeberang jalan agar menyeberang di tempat yang sudah ditentukan, dan juga peningkatan giat penegakan hukum berupa razia secara stationer maupun mobile dengan sasaran pelanggaran yang berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas melalui tilang maupun teguran. (Umi Enggarsasi, 2017)

2.2 Faktor-faktor yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Ogden (Suraji, dkk, 2010 dalam Umi Enggarsasi, 2017), penyebab kecelakaan lalu lintas jalan raya dapat dikelompokkan menjadi tiga macam, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan. Pada dasarnya penyebab kecelakaan dapat dirinci lagi lebih dalam yang terkait dengan karakteristik dan perilaku pengemudi. Indikator yang termasuk dalam faktor manusia meliputi kedisiplinan, keterampilan, konsentrasi, kedewasaan, kecepatan, emosi, kelelahan, pengaruh obat-obatan atau narkoba serta aspek-aspek lain yang terkait dengan perilaku pengemudi.

2.2.1 Faktor manusia

Manusia sebagai pengemudi yaitu orang yang melaksanakan pekerjaan mengemudi, mengendalikan, dan mengarahkan kendaraan ke suatu tempat tertentu. Manusia adalah faktor terpenting dan terbesar penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Mengemudi merupakan pekerjaan yang kompleks, yang memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu karena pada saat yang sama pengemudi harus berhadapan dengan peralatan dan menerima pengaruh rangsangan dari keadaan lingkungan sekelilingnya.

Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor-faktor yang mempengaruhi dalam berkendara, yaitu faktor psikologis dan faktor fisiologis. Keduanya adalah faktor dominan yang mempengaruhi seseorang dalam gaya mengemudi di jalan. Faktor psikologis dapat berupa mental, sikap, pengetahuan, dan keterampilan.

Sedangkan faktor fisiologis mencakup penglihatan, pendengaran, sentuhan, penciuman, kelelahan, dan sistem syaraf. Karakteristik dari pengemudi yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas (Ogden dalam Suraji, dkk, 2010), yaitu:

1) Umur

Umur merupakan salah satu karakteristik penting yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Orang yang berusia diatas 30 tahun biasanya memiliki tingkat kewaspadaan lebih tinggi dalam berkendara daripada orang yang berusia muda, alasannya karena orang yang berusia tua lebih banyak memiliki pengalaman dalam berkendara dan lebih bijak dalam berkendara dibanding dengan yang berusia muda yang terkadang menggebu-gebu dan tergesa-gesa dalam berkendara. Karena pada usia muda masih sulit untuk mengontrol emosi dalam dirinya.

2) Jenis kelamin

Jenis kelamin laki-laki memiliki risiko lebih tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas dan angka kematiannya lebih tinggi dibandingkan jenis kelamin perempuan. Hal ini dikarenakan mobilitas jenis kelamin laki-laki lebih tinggi daripada jenis kelamin perempuan di jalan raya dalam berkendara.

Selain itu jumlah pengguna sepeda motor lebih tinggi pada jenis kelamin laki-laki daripada jenis kelamin perempuan.

3) Perilaku

Perilaku juga mempunyai peranan penting dalam menentukan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor. Karakteristik perilaku disini mengarah kepada gaya mengemudi, dimana pada pengemudi yang berperilaku tidak baik ketika berkendara dapat mempengaruhi keselamatan pengemudi tersebut, seperti tidak memakai helm, menyalip dari sebelah kiri, mengemudi dengan zig-zag, tidak tertib ketika berkendara dengan melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan.

2.2.2 Faktor kendaraan

Faktor kendaraan dalam hal ini yaitu sepeda motor merupakan salah satu faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Memilih sepeda motor yang cocok atau sesuai dengan kebutuhan adalah keputusan penting yang harus dipilih oleh seorang pengendara. Sepeda motor yang cocok akan memberi pengendara pengendalian yang baik. Pengendara harus mempertimbangkan ukuran tubuh ketika memilih sepeda motor.

Beberapa sepeda motor berukuran besar dan sangat berat. Hal ini dapat mempengaruhi kemampuan untuk menyeimbangkan dan mengendalikan sepeda motor tersebut. Yang perlu diperhatikan adalah bahwa kaki

pengemudi mampu berpijak ke tanah dengan baik ketika memilih sepeda motor. Kondisi internal dari sepeda motor itu sendiri juga merupakan hal yang wajib menjadi perhatian karena berperan penting untuk keselamatan bagi pengendara sepeda motor tersebut. Kondisi internal tersebut yaitu perawatan terhadap rem, ban, kaca spion, lampu utama, lampu sein, dan sebagainya.

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

Untuk mengurangi faktor kendaraan perawatan dan perbaikan kendaraan diperlukan, disamping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler. Kelayakan jalan kendaraan bermotor, kondisi kendaraan bermotor, transmisi kendaraan bermotor, ban dari kendaraan bermotor dan standar-standar safety lainnya.

Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas bila tidak dikemudikan sebagaimana mestinya, sebagai akibat dari kondisi teknisnya yang tidak layak jalan atau penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan aturan.

Adapun Sebab-sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh faktor kendaraan adalah sebagai berikut:

1. Perlengkapan Kendaraan

Alat-alat rem tidak baik kerjanya, misal rem blong alat-alat kemudi tidak baik kerjanya ban atau roda kondisi kurang baik atau ban pecah.

2. Penerangan Kendaraan

Tidak memenuhi aturan penerangan menggunakan lampu yang menyilaukan pengemudi kendaraan lain.

3. Penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan, misalnya kendaraan diberi muatan melebihi kapasitasnya atau overloaded.

2.2.3 Faktor Lingkungan Fisik

Faktor lingkungan fisik merupakan faktor dari luar yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, lingkungan fisik yang dimaksud terdiri dari dua unsur, yaitu faktor jalan dan faktor lingkungan.

1. Faktor Jalan

kondisi jalan yang rusak, berlubang, licin, gelap, tanpa marka (rambu), dan tikungan/turunan/tanjakan tajam. Selain itu lokasi jalan seperti di dalam kota atau di luar kota (pedesaan) dan kepadatan lalu lintas, kecepatan rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, jarak pandang, dan kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak atau berlubang dapat menimbulkan adanya kecelakaan dan dapat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pengguna jalan.

2. Faktor Lingkungan

Berasal dari kondisi cuaca, yaitu berkabut, mendung, dan hujan juga bisa berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan, faktor cuaca yang dimaksud menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor cuaca hujan yang dapat mempengaruhi jarak pandang pengendara

dan kinerja kendaraan. Asap dan kabut pun dapat mengganggu jarak pandang, khususnya di daerah pegunungan. Interaksi antara faktor jalan dan faktor lingkungan inilah yang akhirnya menciptakan faktor lingkungan fisik yang menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. (Umi Enggarsasi, 2017)

Sedangkan menurut teori *Haddons Matrix faktor* penyebab utama kecelakaannya yakni faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan yang terbagi dalam tiga tahap pra, saat, dan pasca-kecelakaan. Faktor dalam tahap pra-kecelakaan guna mencegah terjadinya kecelakaan, faktor dalam tahap saat kecelakaan guna pencegahan cedera, dan faktor dalam tahap pasca-kecelakaan guna mempertahankan hidup. Pengetahuan, penggunaan jalur dan kecepatan berkendara merupakan komponen faktor perilaku yang tergolong faktor manusia tahap pra-kecelakaan. (Mohan dkk., 2006 dalam Annisa Hidayati, 2015)

2.2.4 Safety Riding (Keselamatan Berkendara)

Safety Riding berarti berkendara sepeda motor dengan aman, sesuai aturan. Pokok utama dari *safety riding* adalah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan yang lain. Pengendara tahu bahwa jalan raya adalah sebuah fasilitas umum yang digunakan bersama-sama sehingga mengetahui bahwa suatu kecerobohan dapat menyebabkan orang lain celaka (Kusmagi, 2010 dalam (Sinta E. Manopo, Grace D. Kandou, 2018)

2.2.4.1 Penerapan Safety Riding

Penerapan *Safety Riding* ini telah diatur dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada BAS XI Pasal 203 Ayat 2 huruf a yang berbunyi : "Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional KeselamatanLalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi: 8 . Penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan dan Angkutan Jalan ." Adapun penjelasan dari pasal 203 Ayat 2 huruf a yaitu bahwa program Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diantaranya yaitu tentang Cara Berkendara dengan Selamat (*Safety Riding*).

Berdasarkan hal tersebut, jadi jelas bahwa penerapan *Safety Riding* merupakan Program Nasional yang harus kita dukung penuh dan laksanakan demi terciptanya keselamatan dan keamanan di jalan raya.

Di dalam penerapan di lapangan, ada beberapa hal/point penting yang harus diperhatikan oleh *Bikers*/Pengendara dalam berkendara sebagaimana yang diatur dalam UU No. 22 Tahun tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan , antara lain seperti:

1. Kelengkapan kendaraan bermotor standar. (sesuai BAB VII Bagian Keempat tentang Perlengkapan Kendaraan Bermotor)
2. Kaca spion wajib ada 2 (dua) buah di kiri dan kanan. (sesuai BAB VII Bagian Kedua tentang Persyaratan Teknik dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Pasal 48 Ayat 2 huruf a)
3. Lampu depan, lampu rem, riting kiri-kanan, klakson yang berfungsi. (sesuai BAB VII)
4. Bagian Kedua tentang Persyaratan Teknik dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Pasal 48 Ayat 3 huruf f; BAB IX Paragraf 2 tentang Penggunaan Lampu Pasal 107 Ayat 2 dan Ketentuan Pidana sesuai BAB XX Pasal 285 Ayat 1 dan Pasal 290) STNK dan SIM selalu siap / tidak expired. (sesuai BAB VIII Paragraf 3 Pasal 80 huruf d)

5. Plat Nomor di depan dan belakang . (sesuai BAB VII Bagian Ketujuh tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor Pasal 68 dan Pasal 70; BAB XIX Bagian Kedua Paragraf 1 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan Pasal 265 Ayat 1 huruf a; dan BAB XX tentang Ketentuan Pidana Pasal 280). (UU nomor 22 tentang LLAJ, 2009)

2.2.4.2 Kelengkapan Berkendara

Kelengkapan berkendara menurut UU nomor 22 tentang LLAJ tahun 2009:

1. Helmet (Pelindung Kepala)

Ada berbagai macam dan jenis helm yang tersedia di pasaran , dari yang mulai paling murah sampai yang paling mahal. Sebenarnya dalam memilih sebuah safety helmet, kita hanya memerlukan 2 (dua) kriteria saja, yaitu : nyaman dan aman. Nyaman pada saat kita kenakan dan aman dengan memilih helmet yang sudah bertanda "DOT"/ "SNI" pada (biasanya) bagian dalamnya .Tidak dianjurkan pemakaian helm proyek/helm cebok untuk dipakai berkendara roda dua. Helmet jenis *half face* pun sebisanya dihindari untuk perjalanan ke luar kota.

Adapun penggunaan Helm ini telah diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 BAB VII Bagian Keempat Pasal 57 Ayat 2; BAB IX tentang Lalu Lintas Bagian Keempat Paragraf 1 Pasal 106 ayat 8 dan 9 serta Ketentuan Pidana sesuai BAB XX Pasal 291 ayat 1 dan 2 dan Pasal 292 .

2. Jaket

Sekarang ini jaket hadir dalam berbagai macam bahan, warna dan model. Pilihlah jaket yang nyaman dan aman untuk keperluan anda. Tentunya pada perjalanan jauh, kita tidak mungkin membawa berbagai jaket dengan berbagai bahan. Pilihlah yang menyerap keringat dan tidak tembus angin.

Jaket yang direkomendasikan adalah jaket dengan jenis dari bahan Gore-Tex atau Cordura yang tahan gesekan dan air yang dilapisi dengan bahan katun di sisi dalamnya. Pemasangan protector pada pundak, punggung, siku dan sepanjang tulang tangan sangatlah baik untuk meredam benturan yang terjadi pada saat kecelakaan.

3. Celana

Sangat dianjurkan yang terbuat dari bahan yang tebal, seperti jeans, soft canvas, kulit, Gore-lex dan cordura. Tiga bahan yang disebutkan terakhir memiliki daya tahan gesekan yang lumayan baik. Hanya saja kekurangannya, tidak terlalu nyaman dipakai pada saat matahari sedang terik. Untuk menyasati hal ini, biasanya dipasanglah lapisan dari bahan katun disisi dalam, agar dapat menyerap keringat dengan baik. Untuk celana touring buatan pabrik, biasanya juga sudah dipasangkan beberapa pelindung tubuh, antara lain di daerah belakang untuk melindungi tulang ekor, pinggul samping, lutut dan tulang kering.

4. Sepatu

Pilihan sepatu yang benar untuk berkendara motor tidak hanya nyaman dipakai, tapi yang paling penting adalah lunaknya bagian sendi engkel bagian depan. Hal ini dimaksudkan pada saat penegemudi melakukan "*panic break*" (pengereman mendadak), kaki pengemudi akan langsung menyalurkan tenaga ke tuas rem secara baik dan tidak tertahan di kerasnya sepatu. Klasifikasi yang memenuhi syarat nyaman dan aman untuk sepatu adalah Sepatu haruslah tinggi dan melewati mata kaki dan berpelindung tepat pada mata kaki, diusahakan tidak bertali, nyaman dipakai, terbuat dari bahan alami (kulit), sol terbuat dari bahan karet, agar tidak licin, mempunyai pelindung di ujung jari kaki, mempunyai angka ukuran yang 1 (satu) tabel lebih tinggi dari ukuran kakikita, biasanya

kita akan mengalami pembengkakan pada kaki pada saat kita melakukan perjalanan jauh, mempunyai sirkulasi udara yang baik dan mempunyai lapisan lembut disisi dalamnya.

5. Sarung Tangan

Selain sebagai pelindung tangan dan jari pada saat udara dingin dan hujan, *Glove* juga berfungsi sebagai peredam resiko pada saat terjadi kecelakaan. Sadar atau pun tidak biasanya pada saat terjadi kecelakaan, telapak tanganlah yang akan menyentuh aspal dan menahan tubuh kita pertama kali. Sama seperti pelindung tubuh lain, *glove* ini juga bisa dibuat dari berbagai macam bahan, warna dan bentuk yang menarik. Sementara ini di pasaran, paling banyak tersedia adalah dari bahan kulit dan synthetic. Pilihlah yang berbahan kulit. karena bahan kulit tidak meneruskan sifat panas ke telapak tangan pada saat ada gesekan dengan permukaan jalan.

Bahan synthetic, selain tidak terlalu kuat dia juga akan menimbulkan rasa panas pada kulit tangan kita. Saran untuk pengemudi sebaiknya pilihlah *glove* panjang dari bahan kulit yang mempunyai pelindung Serat Karbon dan Kevlar pada buku-buku jari.

6. *Knee protector* (pelindung lutut), *elbow protector* (pelindung lengan siku).

7. Rompi pelindung dada.

8. Penutup hidung.

Sebagai bahan pertimbangan, sebaiknya dapat dihindari dalam memilih jenis pelindung dari bahan *fiberglass*. Karena sesuai dengan sifatnya bahwa *fiberglass* akan patah dengan ujung yang biasanya tajam dan kaku (seperti kaca), patahan ini akan bisa menyebabkan cedera tambahan pada pemakainya. Lebih baik, pergunkanlah bahan serat karbon atau Kevlar sebagai gantinya. Memang kelihatannya mahal sekali apabila kita membeli semua asesoris di

atas, tapi renungkan dan pertimbangkanlah akan keselamatan kita baik-baik karena betapa pun harga bagian tubuh kita, tidak ada bandingannya dan tidak dapat digantikan.

2.2.4.3 Manfaat *Safety Riding*

Di Indonesia kecelakaan berkendara menjadi tingkat kecelakaan berkendara yang paling tinggi. Kecelakaan berkendara sepeda motor pertahun semakin bertambah. Data kecelakaan lalulintas yang menjadi urutan Ke-3 penyebab kematian di Indonesia. ini terjadi karena tidak adanya perhatian khusus dari pengguna sepeda motor serta tidak adanya **pelatihan *safety riding***. Perlengkapan *safety riding* juga perlu di mengerti oleh para pengguna sepeda motor.

Tingginya angka kecelakaan didapat karena jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya dan juga karena kelalaian manusia yang menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Data Kepolisian RI menyebutkan, pada 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, dengan potensi kerugian sosial ekonomi sekitar Rp 203 triliun — Rp 217 triliun per tahun (2,9% — 3,1 % dari Pendapatan Domestik Bruto/PDB Indonesia). Sedangkan pada 2011, terjadi kecelakaan sebanyak 109.776 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 31.185 orang. Hal ini sebaiknya kita cermati dengan seksama, yang mana kewaspadaan berkendara adalah menjadi hal yang utama, dan sebaiknya sebelum melakukan berkendara sepeda motor wajib memiliki skill dan kemampuan dan juga pengetahuan tentang cara berkendara yang baik dan benar atau *safety riding*. (Prima, Kurniawan, Masyarakat, & Diponegoro, 2015)

2.3 Konsep Remaja

2.3.1 Definisi Remaja

Menurut WHO, remaja adalah penduduk dalam rentang usia 10-19 tahun, menurut Peraturan Menteri Kesehatan RI Nomor 25 tahun 2014, remaja adalah penduduk dalam rentang usia 10-18 tahun dan menurut Badan Kependudukan dan Keluarga Berencana (BKKBN) rentang usia remaja adalah 10-24 tahun dan belum menikah. Remaja adalah suatu masa dimana individu berkembang dari saat pertama kali ia menunjukkan tanda-tanda seksual sekundernya sampai saat ia mencapai kematangan seksual (Sarwono, 2011).

2.3.2 Tahap Remaja

Menurut Sarwono (2011) dan Hurlock (2011) ada tiga tahap perkembangan remaja, yaitu :

1) Remaja awal (*early adolescence*) usia 11-13 tahun

Seorang remaja pada tahap ini masih heran akan perubahan-perubahan yang terjadi pada tubuhnya. Remaja mengembangkan pikiran-pikiran baru, cepat tertarik pada lawan jenis, dan mudah terangsang secara erotis. Pada tahap ini remaja awal sulit untuk mengerti dan dimengerti oleh orang dewasa. Remaja ingin bebas dan mulai berfikir abstrak.

2) Remaja Madya (*middle adolescence*) 14-16 tahun

Pada tahap ini remaja sangat membutuhkan teman-teman. Remaja merasa senang jika banyak teman yang menyukainya. Ada kecenderungan "*narcistic*", yaitu mencintai diri sendiri, dengan menyukai teman-teman yang mempunyai sifat yang sama pada dirinya. Remaja cenderung berada dalam kondisi kebingungan karena ia tidak tahu harus memilih yang mana. Pada fase remaja madya ini mulai timbul keinginan untuk berkencan dengan

lawan jenis dan berkhayal tentang aktivitas seksual sehingga remaja mulai mencoba aktivitas-aktivitas seksual yang mereka inginkan.

3) Remaja akhir (*late adolescence*) 17-20 tahun

Tahap ini adalah masa konsolidasi menuju periode dewasa yang ditandai dengan pencapaian 5 hal, yaitu :

- a) Minat yang makin mantap terhadap fungsi-fungsi intelek.
- b) Egonya mencari kesempatan untuk bersatu dengan orang-orang dan dalam pengalaman-pengalaman yang baru.
- c) Terbentuk identitas seksual yang tidak akan berubah lagi.
- d) Egosentrisme (terlalu memusatkan perhatian pada diri sendiri).
- e) Tumbuh dinding yang memisahkan diri pribadinya (*private self*) dan publik.

2.3.3 Karakteristik Perkembangan Remaja

Menurut Ali 2011, karakteristik perkembangan sifat remaja yaitu:

1) Kegelisahan.

Sesuai dengan masa perkembangannya, remaja mempunyai banyak angan-angan, dan keinginan yang ingin diwujudkan di masa depan. Hal ini menyebabkan remaja mempunyai angan-angan yang sangat tinggi, namun kemampuan yang dimiliki remaja belum memadai sehingga remaja diliputi oleh perasaan gelisah.

2) Pertentangan

Pada umumnya, remaja sering mengalami kebingungan karena sering mengalami pertentangan antara diri sendiri dan orang tua. Pertentangan yang sering terjadi ini akan menimbulkan kebingungan dalam diri remaja tersebut.

3) Mengkhayal

Keinginan dan angan-angan remaja tidak tersalurkan, akibatnya remaja akan mengkhayal, mencari kepuasan, bahkan menyalurkan khayalan mereka melalui dunia fantasi. Tidak semua khayalan remaja bersifat negatif. Terkadang khayalan remaja bisa bersifat positif, misalnya menimbulkan ide-ide tertentu yang dapat direalisasikan.

4) Akitivitas berkelompok

Adanya bermacam-macam larangan dari orangtua akan mengakibatkan kekecewaan pada remaja bahkan mematahkan semangat para remaja. Kebanyakan remaja mencari jalan keluar dari kesulitan yang dihadapi dengan berkumpul bersama teman sebaya. Mereka akan melakukan suatu kegiatan secara berkelompok sehingga berbagai kendala dapat mereka atasi bersama.

5) Keinginan mencoba segala sesuatu

Pada umumnya, remaja memiliki rasa ingin tahu yang tinggi (*high curiosity*). Karena memiliki rasa ingin tahu yang tinggi, remaja cenderung ingin berpetualang, menjelajahi segala sesuatu, dan ingin mencoba semua hal yang belum pernah dialami sebelumnya.

2.3.4 Perkembangan Remaja

1) Perkembangan fisik

Perubahan fisik terjadi dengan cepat pada remaja. Kematangan seksual sering terjadi seiring dengan perkembangan seksual secara primer dan sekunder. Perubahan secara primer berupa perubahan fisik dan hormon penting untuk reproduksi, perubahan sekunder antara laki-laki dan perempuan berbeda (Potter & Perry, 2009).

Pada anak laki-laki tumbuhnya kumis dan jenggot, jakun dan suara membesar. Puncak kematangan seksual anak laki-laki adalah dalam kemampuan ejakulasi, pada masa ini remaja sudah dapat menghasilkan sperma. Ejakulasi ini biasanya terjadi pada saat tidur dan diawali dengan mimpi basah (Sarwono, 2011).

Pada anak perempuan tampak perubahan pada bentuk tubuh seperti tumbuhnya payudara dan panggul yang membesar. Puncak kematangan pada remaja wanita adalah ketika mendapatkan menstruasi pertama (*menarche*). Menstruasi pertama menunjukkan bahwa remaja perempuan telah memproduksi sel telur yang tidak dibuahi, sehingga akan keluar bersama darah menstruasi melalui vagina atau alat kelamin wanita (Sarwono, 2011).

2) Perkembangan emosi

Perkembangan emosi sangat berhubungan dengan perkembangan hormon, dapat ditandai dengan emosi yang sangat labil. Remaja belum bisa mengendalikan emosi yang dirasakannya dengan sepenuhnya (Sarwono, 2011).

3) Perkembangan kognitif

Remaja mengembangkan kemampuannya dalam menyelesaikan masalah dengan tindakan yang logis. Remaja dapat berfikir abstrak dan menghadapi masalah yang sulit secara efektif. Jika terlibat dalam masalah, remaja dapat mempertimbangkan beragam penyebab dan solusi yang sangat banyak (Potter & Perry, 2009).

4) Perkembangan psikososial

Perkembangan psikososial ditandai dengan terikatnya remaja pada kelompok sebaya. Pada masa ini, remaja mulai tertarik dengan lawan jenis. Minat sosialnya bertambah dan penampilannya menjadi lebih penting dibandingkan sebelumnya. Perubahan fisik yang terjadi seperti berat badan dan proporsi tubuh dapat menimbulkan perasaan yang tidak menyenangkan seperti, malu dan tidak percaya diri (Potter& Perry, 2009).

2.3.5 Tugas Perkembangan Remaja

Tugas Perkembangan masa remaja menjadi difokuskan pada upaya meninggalkan sikap dan perilaku kekanak-kanakan serta berusaha untuk mencapai kemampuan bersikap dan berperilaku secara dewasa:

1. Mampu menerima keadaan fisiknya.
2. Mampu menerima dan memahami peran seks usia dewasa.
3. Mampu membina hubungan baik dengan anggota kelompok yang berlainan jenis.
4. Mencapai kemandirian sosial.
5. Mencapai kemandirian ekonomi.
6. Mengembangkan konsep dan keterampilan intelektual yang sangat diperlukan untuk melakukan peran sebagai anggota masyarakat.
7. Memahami dan menginternalisasikan nilai-nilai orang dewasa dan orangtua.
8. Mengembangkan perilaku tanggungjawab sosial yang diperlukan untuk memasuki dunia dewasa.
9. Mempersiapkan diri untuk memasuki perkawinan.
10. Memahami dan mempersiapkan berbagai tanggungjawab kehidupan keluarga.

2.3.6 Perilaku Remaja

2.3.6.1 Definisi Perilaku

Perilaku merupakan hasil daripada segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan. Perilaku merupakan respon/reaksi seorang individu terhadap stimulus yang berasal dari luar maupun dari dalam dirinya (Notoatmojo, 2010).

Sedangkan menurut Wawan (2011) perilaku merupakan suatu tindakan yang dapat diamati dan mempunyai frekuensi spesifik, durasi dan tujuan baik disadari maupun tidak.

Perilaku adalah kumpulan berbagai faktor yang saling berinteraksi. Skinner (1938) dalam Notoatmodjo (2011) merumuskan bahwa perilaku merupakan respon atau reaksi seseorang terhadap stimulus (rangsangan dari luar).

Pengertian ini dikenal dengan teori „S-O“R” atau “Stimulus-Organisme-Respon”. Respon dibedakan menjadi dua yaitu:

1. Respon *respondent* atau reflektif

Adalah respon yang dihasilkan oleh rangsangan-rangsangan tertentu. Biasanya respon yang dihasilkan bersifat relatif tetap disebut juga *eliciting stimuli*. Perilaku emosional yang menetap misalnya orang akan tertawa apabila mendengar kabar gembira atau lucu, sedih jika mendengar musibah, kehilangan dan gagal serta minum jika terasa haus.

2. Operan Respon

Respon *operant* atau instrumental respon yang timbul dan berkembang diikuti oleh stimulus atau rangsangan lain berupa penguatan. Perangsang perilakunya disebut *reinforcing stimuli* yang berfungsi memperkuat respon. Misalnya, petugas

kesehatan melakukan tugasnya dengan baik dikarenakan gaji yang diterima cukup, kerjanya yang baik menjadi stimulus untuk memperoleh promosi jabatan.

2.3.6.2 Jenis-jenis perilaku

Jenis-jenis perilaku individu menurut Okviana(2015):

1. Perilaku sadar, perilaku yang melalui kerja otak dan pusat susunan saraf,
2. Perilaku tak sadar, perilaku yang spontan atau *instingtif*,
3. Perilaku tampak dan tidak tampak,
4. Perilaku sederhana dan kompleks,
5. Perilaku kognitif, afektif, konatif, dan psikomotor.

2.3.6.3 Bentuk-bentuk perilaku

Menurut Notoatmodjo (2011), dilihat dari bentuk respons terhadap stimulus, maka perilaku dapat dibedakan menjadi dua.

1. Bentuk pasif /Perilaku tertutup (*covert behavior*)

Respons seseorang terhadap stimulus dalam bentuk terselubung atau tertutup. Respons atau reaksi terhadap stimulus ini masih terbatas pada perhatian, persepsi, pengetahuan atau kesadaran dan sikap yang terjadi pada seseorang yang menerima stimulus tersebut, dan belum dapat diamati secara jelas oleh orang lain.

2. Perilaku terbuka (*overt behavior*)

Respons terhadap stimulus tersebut sudah jelas dalam bentuk tindakan atau praktik, yang dengan mudah dapat diamati atau dilihat orang lain.

2.3.6.4 Faktor — faktor yang mempengaruhi perilaku

Menurut teori Lawrance Green dan kawan-kawan (dalam Notoatmodjo, 2007) menyatakan bahwa perilaku manusia dipengaruhi oleh dua faktor pokok, yaitu faktor perilaku (*behaviorcauses*) dan faktor diluar

perilaku (*non behaviour causes*). Selanjutnya perilaku itu sendiri ditentukan atau terbentuk dari 3 faktor yaitu:

1. Faktor predisposisi (*predisposing factors*), yang mencakup pengetahuan, sikap, kepercayaan, keyakinan, nilai-nilai dan sebagainya.
 - a. Pengetahuan apabila penerimaan perilaku baru atau adopsi perilaku melalui proses yang didasari oleh pengetahuan, kesadaran dan sikap yang positif, maka perilaku tersebut akan bersifat langgeng (*long lasting*) daripada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan. Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang dalam hal ini pengetahuan yang tercakup dalam domain kognitif mempunyai tingkatan (Notoatmodjo, 2007). Untuk lebih jelasnya, bahasan tentang pengetahuan akan dibahas pada bab berikutnya.
 - b. Sikap Menurut Zimbardo dan Ebbesen, sikap adalah suatu predisposisi (keadaan mudah terpengaruh) terhadap seseorang, ide atau obyek yang berisi komponen-komponen *cognitive*, *affective* dan *behavior* (dalam Linggasari, 2008). Terdapat tiga komponen sikap, sehubungan dengan faktor-faktor lingkungan kerja, sebagai berikut:
 - 1) Afeksi (*affect*) yang merupakan komponen emosional atau perasaan.
 - 2) Kognisi adalah keyakinan evaluatif seseorang. Keyakinan-keyakinan evaluatif, dimanifestasi dalam bentuk impresi atau kesan baik atau buruk yang dimiliki seseorang terhadap objek atau orang tertentu.
 - 3) Perilaku, yaitu sebuah sikap berhubungan dengan kecenderungan seseorang untuk bertindak terhadap seseorang atau hal tertentu dengan cara tertentu (Winardi, 2004).

Seperti halnya pengetahuan, sikap terdiri dari berbagai tingkatan, yaitu: menerima (*receiving*), menerima diartikan bahwa subjek mau dan memperhatikan stimulus yang diberikan. Merespon (*responding*), memberikan jawaban apabila ditanya,

mengerjakan, dan menyelesaikan tugas yang diberikan adalah suatu indikasi dari sikap. Menghargai (*valuing*), mengajak orang lain untuk mengerjakan atau mendiskusikan suatu masalah adalah suatu indikasi sikap tingkat tiga. Bertanggungjawab (*responsible*), bertanggungjawab atas segala suatu yang telah dipilihnya dengan segala risiko merupakan sikap yang memiliki tingkatan paling tinggi menurut Notoatmodjo(2011).

2. Faktor pemungkin (*enabling factor*), yang mencakup lingkungan fisik, tersedia atau tidak tersedianya fasilitas-fasilitas atau sarana-sarana keselamatan kerja, misalnya ketersedianya alat pendukung, pelatihan dan sebagainya.
3. Faktor penguat (*reinforcement factor*), faktor-faktor ini meliputi undang-undang, peraturan-peraturan, pengawasan dan sebagainya menurut Notoatmodjo(2007).

Sedangkan faktor yang dapat mempengaruhi perilaku menurut Sunaryo (2004) dalam Hariyanti (2015) dibagi menjadi 2 yaitu

1. Faktor Genetik atau Faktor Endogen

Faktor genetik atau faktor keturunan merupakan konsep dasar atau modal untuk kelanjutan perkembangan perilaku makhluk hidup itu. Faktor genetik berasal dari dalam individu (endogen), antara lain:

- a. Jenis Ras

Semua ras di dunia memiliki perilaku yang spesifik, saling berbeda dengan yang lainnya, ketiga kelompok terbesar yaitu ras kulit putih (Kaukasia), ras kulit hitam (Negroid) dan ras kulit kuning (Mongoloid).

- b. Jenis Kelamin

Perbedaan perilaku pria dan wanita dapat dilihat dari cara berpakaian dan melakukan pekerjaan sehari-hari, pria berperilaku berdasarkan pertimbangan rasional. Sedangkan wanita berperilaku berdasarkan emosional.

- c. Sifat Fisik

Perilaku individu akan berbeda-beda karena sifat fisiknya.

d. Sifat Kepribadian

Perilaku individu merupakan manifestasi dari kepribadian yang dimilikinya sebagai pengaduan antara faktor genetik dan lingkungan. Perilaku manusia tidak ada yang sama karena adanya perbedaan kepribadian yang dimiliki individu.

e. Bakat Pembawaan

Bakat menurut Notoatmodjo (2011) dikutip dari William B. Micheel (1960) adalah kemampuan individu untuk melakukan sesuatu lebih sedikit sekali bergantung pada latihan mengenai hal tersebut.

f. Intelegensi

Intelegensi sangat berpengaruh terhadap perilaku individu, oleh karena itu kita kenal ada individu yang intelegensi tinggi yaitu individu yang dalam pengambilan keputusan dapat bertindak tepat, cepat dan mudah. Sedangkan individu yang memiliki intelegensi rendah dalam pengambilan keputusan akan bertindak lambat.

2. Faktor Eksogen atau Faktor Dari Luar Individu

Faktor yang berasal dari luar individu antara lain:

a. Faktor Lingkungan

Lingkungan disini menyangkut segala sesuatu yang ada disekitar individu. Lingkungan sangat berpengaruh terhadap individu karena lingkungan merupakan lahan untuk perkembangan perilaku. Menurut Notoatmodjo (2003), perilaku itu dibentuk melalui suatu proses dalam interkasi manusia dengan lingkungan.

1) Usia

Menurut Sarwono (2000), usia adalah faktor terpenting juga dalam menentukan sikap individu, sehingga dalam keadaan diatas responden akan cenderung mempunyai perilaku yang positif dibandingkan umur yang dibawahnya. Menurut Hurlock (2008) masa dewasa dibagi menjadi 3 periode yaitu masa dewasa awal (18-40 tahun), masa dewasa madya (41-60

tahun) dan masa dewasa akhir (>61 tahun). Menurut Santrock (2003) dalam Apritasari (2018), orang dewasa muda termasuk masa transisi, baik secara fisik, transisi secara intelektual, serta transisi peran sosial. Perkembangan sosial masa dewasa awal adalah puncak dari perkembangan sosial masa dewasa.

2) Pendidikan

Kegiatan pendidikan formal maupun informal berfokus pada proses belajar dengan tujuan agar terjadi perubahan perilaku, yaitu dari tidak tahu menjadi tahu, dari tidak mengerti menjadi mengerti dan tidak dapat menjadi dapat. Menurut Notoatmodjo (2011), pendidikan mempengaruhi perilaku manusia, beliau juga mengatakan bahwa apabila penerimaan perilaku baru didasari oleh pengetahuan, kesadaran, sikap positif maka perilaku tersebut akan bersifat langgeng. Dengan demikian semakin tinggi tingkat pengetahuan seseorang maka semakin tepat dalam menentukan perilaku serta semakin cepat pula untuk mencapai tujuan meningkatkan derajat kesehatan.

3) Pekerjaan

Bekerja adalah salah satu jalan yang dapat digunakan manusia dalam menemukan makna hidupnya. Dalam berkarya manusia menemukan sesuatu serta mendapatkan penghargaan dan pencapaian pemenuhan diri menurut Azwar (2003). Sedangkan menurut Nursalam (2001) pekerjaan umumnya merupakan kegiatan yang menyita waktu dan kadang cenderung menyebabkan seseorang lupa akan kepentingan kesehatan diri.

4) Agama

Agama sebagai suatu keyakinan hidup yang masuk dalam konstruksi kepribadian seseorang sangat berpengaruh dalam cara berpikir, bersikap, bereaksi dan berperilaku individu.

5) Sosial Ekonomi

Lingkungan yang berpengaruh terhadap perilaku seseorang adalah lingkungan sosial, lingkungan sosial dapat menyangkut sosial. Menurut Nasirotnun (2013) status sosial ekonomi adalah posisi dan kedudukan seseorang di masyarakat berhubungan dengan pendidikan, jumlah pendapatan dan kekayaan serta fasilitas yang dimiliki. Menurut Sukirno (2006) pendapatan merupakan hasil yang diperoleh penduduk atas kerjanya dalam satu periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan atau tahunan. Pendapatan merupakan dasar dari kemiskinan. Pendapatan setiap individu diperoleh dari hasil kerjanya. Sehingga rendah tingginya pendapatan digunakan sebagai pedoman kerja. Mereka yang memiliki pekerjaan dengan gaji yang rendah cenderung tidak maksimal dalam berproduksi. Sedangkan masyarakat yang memiliki gaji tinggi memiliki motivasi khusus untuk bekerja dan produktivitas kerja mereka lebih baik dan maksimal.

6) Kebudayaan

Kebudayaan diartikan sebagai kesenian, adat-istiadat atau peradaban manusia, dimana hasil kebudayaan manusia akan mempengaruhi perilaku manusia itu sendiri.

3. Faktor-Faktor Lain

Faktor ini dapat disebutkan antara lain sebagai berikut: susunan saraf pusat, persepsi dan emosi. Green (1980) berpendapat lain tentang faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku, antara lain:

- a. Faktor lain mencakup pengetahuan dan sikap seseorang terhadap kesehatan tradisi dan kepercayaan seseorang terhadap hal-hal yang terkait dengan kesehatan, sistem nilai yang dianut seseorang tingkat pendidikan, tingkat sosial ekonomi dan sebagainya.

b. Faktor pemungkin (*enabling factors*)

Faktor ini mencakup ketersediaan sarana dan prasarana atau fasilitas kesehatan bagi masyarakat, termasuk juga fasilitas pelayanan kesehatan. Hal ini sesuai dengan teori Azwar (1995), bahwa berbagai bentuk media massa seperti : radio, televisi, majalah dan penyuluhan mempunyai pengaruh besar dalam pembentukan opini dan kepercayaan seseorang. Sehingga semakin banyak menerima informasi dari berbagai sumber maka akan meningkatkan pengetahuan seseorang sehingga berperilaku ke arah yang baik.

c. Faktor penguat (*reinforcing factors*)

Faktor ini meliputi sikap dan perilaku tokoh masyarakat, tokoh agama termasuk juga disini undang-undang, peraturan-peraturan baik dari pusat atau pemerintah daerah yang terkait dengan kesehatan menurut Novita (2011).

2.3.6.5 Bentuk-bentuk Perubahan perilaku

Bentuk perubahan perilaku sangat bervariasi, sesuai dengan konsep yang digunakan oleh para ahli dalam pemahamannya terhadap perilaku. Bentuk — bentuk perilaku dikelompokkan menjadi tiga yaitu:

1. Perubahan alamiah (*Neonatal chage*) :

Perilaku manusia selalu berubah sebagian perubahan itu disebabkan karena kejadian alamiah. Apabila dalam masyarakat sekitar terjadi suatu perubahan lingkungan fisik atau sosial, budaya dan ekonomi maka anggota masyarakat didalamnya yang akan mengalami perubahan.

2. Perubahan Rencana (*Plane Change*) :

Perubahan perilaku ini terjadi karena memang direncanakan sendiri oleh subjek.

3. Kesiediaan Untuk Berubah (*Readiness to Change*) :

Apabila terjadi sesuatu inovasi atau program pembangunan di dalam masyarakat, maka yang sering terjadi adalah sebagian orang sangat cepat

untuk menerima inovasi atau perubahan tersebut (berubah perilakunya).Tetapi sebagian orang sangat lambat untuk menerima perubahan tersebut.Hal ini disebabkan setiap orang mempunyai kesediaan untuk berubah yang berbeda-beda (Notoatmodjo, 2011).

2.3.6.6Prosedur pembentukan perilaku

Untuk membentuk jenis respon atau perilaku diciptakan adanya suatu kondisi tertentu yang disebut “*operant conditioning*”. Prosedur pembentukan perilaku dalam *operant conditioning* ini menurut Skinner (1938) adalah sebagai berikut:

1. Melakukan identifikasi tentang hal-hal yang merupakan penguat atau *reinforcer* berupa hadiah-hadiah atau *reward* bagi perilaku yang akan dibentuk.
2. Melakukan analisis untuk mengidentifikasi komponen-komponen kecil yang membentuk perilaku yang dikehendaki, kemudian komponen-komponen tersebut disusun dalam urutan yang tepat untuk menuju kepada terbentuknya perilaku yang dimaksud.
3. Menggunakan secara urut komponen-komponen itu sebagai tujuan-tujuan sementara, mengidentifikasi *reinforcer* atau hadiah untuk masing-masing komponen tersebut.
4. Melakukan pembentukan perilaku dengan menggunakan urutan komponen yang telah tersusun itu. Apabila komponen pertama telah dilakukan, maka hadiahnya diberikan. Hal ini akan mengakibatkan komponen perilaku yang kedua yang kemudian diberi hadiah (komponen pertama tidak memerlukan hadiah lagi). Demikian berulang-ulang sampai komponen kedua terbentuk, setelah itu dilanjutkan dengan komponen selanjutnya sampai seluruh perilaku yang diharapkan terbentuk (Notoatmodjo, 2011).

2.3.6.7 Kriteria Perilaku

Menurut Azwar (2008), pengukuran perilaku yang berisi pernyataan-pernyataan terpilih dan telah diuji *reabilitas* dan *validitasnya* maka dapat digunakan untuk mengungkapkan perilaku kelompok responden. Kriteria pengukuran perilaku yaitu:

1. Perilaku positif jika nilai T skor yang diperoleh responden dari kuesioner > T_{mean}
2. Perilaku negatif jika nilai T skor yang diperoleh responden dari kuesioner < T_{mean}
3. Subyek memberi respon dengan dengan empat kategori ketentuan, yaitu: selalu, sering, pernah, tidak pernah.

Dengan skor jawaban :

1. Jawaban dari item pernyataan perilaku positif
 - a. Selalu (SL) jika responden sangat setuju dengan pernyataan kuesioner dan diberikan melalui jawaban kuesioner skor 4
 - b. Sering (SR) jika responden setuju dengan pernyataan kuesioner dan diberikan melalui jawaban kuesioner skor 3
 - c. Pernah (P) jika responden ragu-ragu dengan pernyataan kuesioner dan diberikan melalui jawaban kuesioner skor 2
 - d. Tidak Pernah (TP) jika responden tidak setuju dengan pernyataan kuesioner dan diberikan melalui jawaban kuesioner skor 1
2. Jawaban dari item pernyataan untuk perilaku negatif
 - a. Selalu (SL) jika responden sangat setuju dengan pernyataan kuesioner dan diberikan melalui jawaban kuesioner skor 1
 - b. Sering (SR) jika responden setuju dengan pernyataan kuesioner dan diberikan melalui jawaban kuesioner skor 2

c. Jarang (JR) jika responden ragu-ragu dengan pernyataan kuesioner dan diberikan melalui jawaban kuesioner skor 3

d. Tidak Pernah (TP) jika responden tidak setuju dengan pernyataan kuesioner dan diberikan melalui jawaban kuesioner skor 4

Penilaian perilaku yang didapatkan jika :

1. Nilai $T > MT$, berarti subjek berperilaku positif
2. Nilai $T < MT$ berarti subjek berperilaku negatif

No.	Peneliti	Judul	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Dea Putrisna Djawa Gygi, Agus setyobudi,dan Deviarbi Sakke Tira.	Faktor-faktor yang berhubungan dengan risiko Kecelakaan Lalu Lintas pada siswa SMA di kota Kupang	kuantitatif Analitik dengan pendekatan cross sectional.	Untuk faktor manusia didapatkan hasil uji chi square diperoleh nilai signifikasi ($p= 0,003 < \alpha=0,05$) yang artinya ada hubungan antara perilaku berkendara dengan kecelakaan LaLu Lintas pada siswa SMA di kota kupang tahun 2019, untuk faktor kendaraan didapatkan hasil uji chi square diperoleh nilai signifikasi ($p=0,285 > \alpha=0,05$) yang artinya tidak ada hubungan antara kondisi kendaraan dengan kecelakaan Lalu lintas pada siswa SMA di kota kupang tahun 2019, sedangkan untuk faktor lingkungan didapatkan hasil uji chi square diperoleh nilai signifikasi ($p=0,002 < \alpha=0,05$) yang artinya ada hubungan antara factor lingkungan dengan kecelakaan Lalu lintas pAda siswa SMA di kota kupang tahun 2019.

2.	Dina Lusiana, Ade Rahmat Firdaus, Nur Rohmah.	Faktor penyebab Kecelakaan Lalu Lintas pada Siswa SMA di kota Samarinda.	penelitian ini menggunakan penelitian observasional dengan desain analisis dengan pendekatan cross sectional.	untuk faktor manusia didapatkan hasil perilaku siswa saat berkendara tidak aman/berbahaya sebanyak 80% dari penyebab kecelakaan lalu lintas lainnya yaitu faktor kendaraan sebanyak 15% dan faktor lingkungan sebanyak 5%.
3.	Devi Eka Meirinda, Suroto,dan Ekawati.	Faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada karyawan pengendara sepeda motor di Koperasi simpan pinjam (KSP) Sumber rejeki Blora.	pada penelitian ini menggunakan desain deskriptif Analitik dengan menggunakan pendekatan cross sectional.	pada penelitian ini diperoleh hasil (p value=0,707 > α =0,05) sehingga dapat diartikan tidak ada hubungan antara umur dengan kecelakaan lalu lintas pada karyawan pengendara sepeda motor, sedangkan untuk kecepatan berkendara didapatkan (p value= 0,03 < α =0,05) yang artinya ada hubungan antara kecelakaan lalu lintas dengan kecepatan berkendara karyawan. Untuk faktor kendaraan didapatkan hasil (p value= 0,286 > α =0,05) yang artinya tidak Ada hubungan antara kondisi kendaraan dengan

				kecelakaan lalu lintas. Untuk faktor lingkungan didapatkan hasil ($p \text{ value}=0,272 > \alpha=0,05$) sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak adanya hubungan antara kondisi lingkungan dengan kecelakaan lalu lintas.
4.	Umi Enggarsasi, dan Nur Khalimatus Sadiyah	Kajian terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dalam upaya perbaikan pencegahan kecelakaan lalu lintas	pada penelitin ini menggunakan pendekatan yuridis empiris dengan menggunakan data primer dan sekunder kemudian di Analisa secara kualitatif serta disajikan secara deskriptif.	pada penelitan ini didapatkan hasil analisis kajian terhadap faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dalam upaya perbaikan pencegahan kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa ada 5 faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu : pertama, adanya faktor kesalahan manusia yang disebabkan karena faktor pelanggaran lalu lintas. kajian perbaikan yang harus dilakukan adalah dengan cara memberikan penyuluhan atau sosialisasi kepada seluruh masyarakat agar selalu menaati peraturan lalu lintas guna menjaga keselamatan. kedua, faktor pengemudi, penyebab kecelakaan lalu lintas adalah

				<p>karena pengemudi tidak konsentrasi, sedang mengantuk, mengemudi dengan menggunakan HP. kajian perbaikan yang harus dilakukan adalah harus memberikan pemahaman kepada pengemudi agar lebih memperhatikan keselamatan dalam berkendara dengan lebih menjaga konsentrasi dalam berkendara. ketiga, faktor jalan, yaitu lingkungan dan kondisi jalan yang rusak, berlubang, tikungan, tanjakan, geografis kemiringan maupun turunan yang membahayakan serta lampu penerangan jalan</p>
5.	<p>marsaid, M. Hidayat, dan Ahsan.</p>	<p>Faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Polres Kabupaten</p>	<p>pada penelitian ini menggunakan desain observasional Analitik dengan pendekatan</p>	<p>berdasarkan jenis kelamin didapatkan mayoritas pengendara laki laki yang mengalami kecelakaan lalu lintas.</p> <p>berdasarkan analisis faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh satu faktor (multifactor),</p>

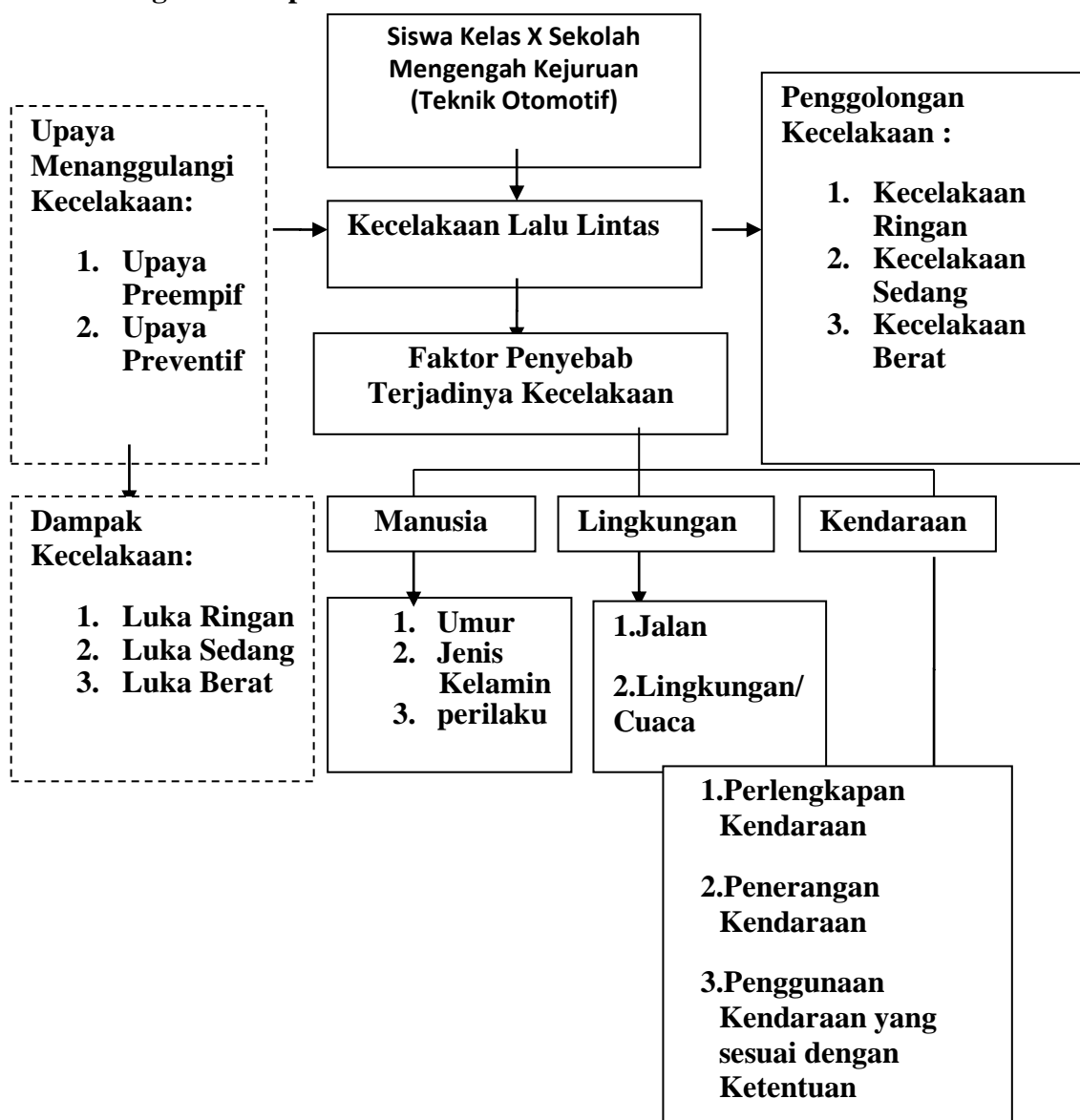
		Malang.	cross sectional	<p>faktor yang paling dominan adalah ketidaksiplinan pengendara yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.</p> <p>pada penelitian ini menunjukkan bahwa faktor manusia memiliki kontribusi besar dalam kejadian kecelakaan lalu lintas yaitu sebanyak 96,9%, faktor lingkungan sebanyak 71,9% dan faktor kendaraan sebanyak 21,7%.</p>
--	--	---------	-----------------	--

2.4 Kerangka Teori



Gambar 2.1 : Kerangka Teori Faktor-Faktor yang menyebabkan Kecelakaan pada Siswa kelas X Teknik Otomotif SMK Taman Siswa Mojokerto.

2.5 Kerangka Konseptual



: Di Teliti

: Tidak Diteliti

Gambar2.2: Kerangka konsep Faktor-Faktor yang menyebabkan Kecelakaan pada Siswa kelas X Teknik Otomotif SMK Taman Siswa Mojokerto .