

BAB 2

TINJAUAN TEORI

Pada penelitian ini akan di bahas mengenai konsep dalam tinjauan pustaka meliputi, konsep pengetahuan, konsep perilaku dan konsep *safety riding*, angka kecelakaan, kerangka teori dan kerangka konsep.

2.1 KONSEP PENGETAHUAN

2.1.1 Pengertian

Pengetahuan merupakan hasil dari tahu dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indera manusia, yakni indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh mata dan telinga. Pengetahuan tidak dapat dibatasi pada deskripsi, hipotesis, konsep, teori, prinsip dan prosedur. Pengetahuan bukanlah fakta dari suatu kenyataan yang dipelajari, melainkan sebagai konstruksi kognitif seseorang terhadap obyek, pengalaman, maupun lingkungannya. Pengetahuan bukanlah sesuatu yang sudah ada atau tersedia dan sementara orang lain tinggal menerimanya (Notoatmodjo, 2010).

Dalam pengertian lain, pengetahuan merupakan gejala yang ditemui dan diperoleh manusia melalui pengamatan akal. Pengetahuan muncul ketika seseorang menggunakan akalnyanya untuk mengenali benda atau kejadian tertentu yang belum pernah dilihat atau dirasakan sebelumnya.

2.1.2 Tingkat pengetahuan

Menurut (Notoatmodjo, 2010) mengemukakan bahwa pengetahuan bahwa pengetahuan yang dicakup dalam domain kognitif mempunyai enam tingkatan yaitu :

1. Tahu (*know*)

Tahu diartikan sebagai mengingat suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Termasuk dalam pengetahuan tingkat ini adalah mengingat kembali (*recall*). Oleh sebab itu “tahu” merupakan tingkat pengetahuan yang paling rendah. Kata kerja untuk mengukur bahwa orang tahu tentang apa yang dipelajari antara lain menyebutkan, menguraikan, mengidentifikasi, menyatakan dan sebagainya.

2. Memahami (*comprehension*)

Memahami diartikan sebagai suatu kemampuan menjelaskan secara benar tentang obyek yang diketahui, dan dapat menginterpretasi materi tersebut secara benar. Orang yang telah paham dapat menjelaskan, menyebutkan contoh, menyimpulkan meramalkan dan lain sebagainya.

3. Aplikasi (*application*)

Aplikasi diartikan sebagai kemampuan untuk menggunakan materi yang di pelajari pada situasi atau kondisi riil (sebenarnya).

4. Analisis (*analysis*)

Analisis adalah suatu kemampuan untuk menjabarkan materi atau suatu obyek kedalam komponen – komponen.

5. Sintesis (*synthesis*)

Sintesis menunjukkan kepada suatu kemampuan untuk meletakkan atau menghubungkan bagian – bagian didalam suatu bentuk keseluruhan yang baru.

6. Evaluasi (*evaluation*)

Evaluasi ini berkaitan dengan kemampuan untuk melakukan justifikasi atau penilaian terhadap suatu materi atau obyek.

2.1.3 Cara memperoleh pengetahuan

1. Tradisional atau non ilmiah

a. cara coba – coba (*Trial And Error*)

Cara yang paling tradisional yang digunakan manusia untuk memperoleh pengetahuan. Cara ini telah dipakai orang sebelumnya adanya kebudayaan. Metode ini digunakan orang dalam waktu lama untuk memecahkan berbagai masalah.

b. Cara Kekuasaan atau *Otoritas*

yaitu pengetahuan diperoleh berdasarkan *otoritas* atau kekuasaan, baik tradisi, *otoritas* pemerintah, *otoritas* pemimpin agama, maupun ahli pengetahuan. Pendapat ini

diterima oleh masyarakat pada waktu itu, sampai dalam waktu yang lama tanpa melalui pembuktian empiris.

c. Berdasarkan Pengalaman Pribadi

pengalaman ini merupakan suatu cara untuk memperoleh kebenaran pengetahuan, kemampuan untuk menyimpulkan pengetahuan, aturan dan membuat prediksi berdasarkan observasi.

d. Melalui Jalan Fikiran

Dalam memperoleh kebenaran kemampuan manusia telah menggunakan jalan fikirannya, baik melalui induksi maupun deduksi. Induksi dan deduksi pada dasarnya merupakan cara melahirkan pemikiran secara tidak langsung melalui pernyataan – pernyataan yang dikemukakan kemudian di cari hubungannya sehingga dapat di buat kesimpulan.

2. Modern atau Cara Ilmiah atau Metode Penelitian

Cara ini mula – mula dikembangkan oleh *Bacon (francis, 1561)* dengan mengadakan pengamatan langsung terhadap gejala – gejala alam atau kemasyarakatan. Kemudian hasil pengamatan tersebut dikumpulkan dan diklasifikasikan, dan akhirnya diambil kesimpulan umum. Kemudian metode berfikir induktif yang dikembangkan oleh *Bacon* ini dilanjutkan *DeoboldVan Dallen*, bahwa dalam memperoleh kesimpulan dilakukan dengan melakukan observasi langsung, dan membuat pencatatan --

pencatatan terhadap semua fakta sehubungan dengan obyek yang telas dialami (Notoatmodjo, 2010).

Selanjutnya *Lawrence Green* telah menjelaskan bahwa perilaku itu dilatarbelakangi atau dipengaruhi tiga faktor pokok yakni : faktor – faktor predisposisi (*predisposisi factors*), faktor – faktor yang mendukung (*enabling factors*) dan faktor – faktor yang memperkuat atau mendorong (*reinforcing factors*).

2.1.4 Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Pengetahuan

1. Pendidikan

Pendidikan merupakan salah satu usaha untuk mengembangkan kepribadian dan kemampuan di dalam dan di luar sekolah dan berlangsung seumur hidup. Pendidikan mempengaruhi proses belajar, semakin tinggi pendidikan seseorang semakin mudah orang tersebut untuk menerima informasi. Dengan pendidikan tinggi maka seseorang akan cenderung untuk mendapatkan informasi, baik dari orang lain maupun media massa. Semakin banyak informasi yang masuk semakin banyak pula pengetahuan yang di dapatkan tentang kesehatan. Pengetahuan sangat eratkaitannya dengan pendidikan dimana diharapkan seseorang dengan pendidikan tinggi, maka orang tersebut akan semakin luas pengetahuannya. Namun perlu ditekankan bahwa seseorang yang berpendidikan rendah tidak berarti mutlak berpengetahuan rendah pula. Peningkatan pengetahuan tidak

mutlak diperoleh di pendidikan formal, akan tetapi juga dapat diperoleh pada pendidikan non formal. Pengetahuan seseorang tentang sesuatu obyek juga mengandung dua aspek yaitu aspek positif dan negatif. Kedua aspek inilah yang akhirnya akan menentukan perilaku seseorang terhadap obyek tertentu. Semakin banyak aspek positif dari obyek yang di ketahui, akan menumbuhkan perilaku positif terhadap obyek tersebut.

2. Informasi / Media Massa

Informasi yang diperoleh baik dari pendidikan formal maupun non formal dapat memberikan pengaruh jangka pendek sehingga menghasilkan perubahan atau peningkatan pengetahuan. Majunya teknologi akan tersedia bermacam – macam media massa yang dapat mempengaruhi pengetahuan masyarakat tentang inovasi baru. Sebagai sarana komunikasi, sebagai bentuk media massa seperti televise, radio, surat kabar, majalah dan lain – lain mempunyai pengaruh besar terhadap pembentukan opini dan kepercayaan orang. Dalam menyampaikan informasi sebagai tugas pokoknya, media massa membawa pula pesan – pesan yang berisi sugesti yang dapat mengarahkan opini seseorang. Adanya informasi baru mengenai sesuatu hal memberikan landasan kognitif baru bagi terbentuknya pengetahuan terhadap hal tersebut.

3. Sosial Budaya dan Ekonomi

Kebiasaan dan tradisi yang dilakukan orang tanpa melalui penalaran apakah yang dilakukan baik atau buruk. Dengan demikian seseorang akan bertambah pengetahuannya walaupun tidak melakukan. Status ekonomi seseorang juga akan menentukan tersedianya suatu fasilitas yang diperlukan untuk kegiatan tertentu sehingga status sosial ekonomi ini akan mempengaruhi pengetahuan seseorang.

4. Lingkungan

Lingkungan merupakan segala sesuatu yang ada disekitar individu, baik lingkungan fisik, biologis, maupun sosial. Lingkungan berpengaruh terhadap proses masuknya pengetahuan ke dalam individu yang berada dalam lingkungan tersebut. Hal ini terjadi karena adanya interaksi timbal balik ataupun respon sebagai pengetahuan setiap individu.

5. Pengalaman

Pengalaman sebagai sumber pengetahuan merupakan suatu cara untuk memperoleh kebenaran pengetahuan dengan cara mengulang kembali pengetahuan yang diperoleh dalam memecahkan masalah yang dihadapi masa lalu. Pengalam belajar dalam bekerja yang dikembangkan memberikan pengetahuan dan keterampilan professional serta pengalaman belajar selama bekerja akan dapat mengembangkan kemampuan mengambil keputusan

yang merupakan manifestasi dari keterpaduan menalar secara ilmiah dan etik yang bertolak dari masalah nyata dalam bidang kerjanya.

6. Usia

Usia mempengaruhi terhadap daya tangkap dan pola pikir seseorang. Semakin bertambah usia akan semakin berkembang pula daya tangkap dan pola pikirnya, sehingga pengetahuan yang diperolehnya semakin membaik. Pada masa dewasa, individu akan lebih berperan aktif dalam masyarakat dan kehidupan sosial serta lebih banyak melakukan persiapan demi suksesnya upaya menyesuaikan diri menuju usia tua, selain itu orang akan lebih banyak menggunakan waktu untuk membaca. Kemampuan intelektual, pemecahan masalah, dan kemampuan verbal dilaporkan hampir tidak ada.

2.1.5 Kriteria Pengetahuan

Menurut arikunto, untuk mengetahui secara kuantitatif tingkat pengetahuan yang dimiliki seseorang dibagi tiga tingkatan yaitu :

1. Baik : bila skor atau nilai 76 – 100
2. Cukup : bila nilai atau skor 56 – 75
3. Kurang : bila nilai atau skor <56.

Dengan rumus penjumlahan nilai (%) hasil jumlah pernyataan pada kuisioner yang berhasil menjawab dengan benar

oleh responden, dibagi jumlah pertanyaan dikalikan 100%(Arikunto, 2010).

2.2 KONSEP PERILAKU

2.2.1 Pengertian

Perilaku dari aspek biologis diartikan sebagai suatu kegiatan atau aktivitas organisme atau makhluk hidup yang bersangkutan. Aktivitas tersebut ada yang dapat di amati secara langsung dan tidak langsung. Menurut *Ensiklopedia Amerika*, perilaku diartikan sebagai suatu aksi atau reaksi organisme terhadap lingkungannya. *Robert Kwick* (1974), menyatakan bahwa perilaku adalah tindakan atau perbuatan suatu organisme yang dapat diamati dan bahkan dapat dipelajari (Kholid, 2014)

Skinner (1938) dalam (Notoatmodjo, 2010), mendefinisikan perilaku sebagai respons atau reaksi seseorang terhadap stimulus (rangsangan dari luar). Dengan demikian, perilaku manusia terjadi melalui proses : respon, sehingga teori ini disebut dengan teori *Organisme Stimulus* “S – O – R”. Selanjutnya, teori skinner menjelaskan ada dua jenis respon yaitu :

- a) *Respondentrespons* atau *refleksif*, yakni respon yang ditimbulkan oleh rangsangan – rangsangan (*stimulus*) tertentu yang disebut dengan *electing stimuli*, karena menimbulkan reaksi – reaksi yang relatif tetap.

- b) *Operant* respon atau *instrumental respons*, yakni respon yang timbul dan berkembang kemudia diikuti oleh stimulus atau rangsangan yang lain. Perangsang yang terakhir ini disebut *reinforcing stimuli* atau *reinforcer*, karena berfungsi untuk memperkuat respon.

Dapat di simpulkan, bahwa perilaku adalah keseluruhan (totalitas) pemahaman dan aktivitas seseorang yang merupakan hasil bersama antara faktor internal dan eksternal.

Respon stimulus perilaku dapat dibedakan menjadi dua yaitu :

1) Perilaku tertutup (*covert behavior*)

Perilaku tertutup terjadi bila respon terhadap stimulus tersebut masih belum dapat diamati oleh orang lain (dari luar) secara jelas

2) Perilaku terbuka (*overt behavior*)

Perilaku terbuka terjadi bila respon terhadap stimulus tersebut sudah berupa tindakan, atau praktik ini dapat diamati oleh orang lain dari luar atau *observable behavior*.

Secara lebih operasional perilaku dapat diartikan suatu respon organisme atau seseorang terhadap rangsangan (*stimulus*) dari luar subjek tersebut. Respon ini berbentuk dua macam :

- a) Bentuk pasif, adalah repon internal, yaitu yang terjadi di dalam diri manusia dan tidak secara langsung dapat terlihat

oleh orang lain, misalnya berpikir, tanggapan atau sikap batin dan pengetahuan. Misalnya seorang bapak tahu bahwa memakai alat pelindung diri (APD) saat berkendara itu penting untuk mencegah terjadinya kecelakaan namun ia sendiri tidak mau memakai alat pelindung diri (APD). Contoh lain seorang yang menganjurkan orang lain untuk memakai alat pelindung diri saat berkendara meskipun ia sendiri tidak memakai alat pelindung diri dengan baik dan benar. Dari kedua contoh tersebut terlihat bahwa bapak telah tahu gunanya memakai alat pelindung diri (APD) dan contoh kedua orang tersebut telah mempunyai sikap yang positif untuk mendukung memakai alat pelindung diri (APD) meskipun mereka sendiri belum melakukan secara konkret terhadap kedua hal tersebut. Oleh sebab itu, perilaku mereka ini masih terselubung (*covert behavior*).

- b) Bentuk aktif, yaitu apabila perilaku itu jelas dapat diobservasi secara langsung. Misalnya pada kedua contoh di atas, perilaku mereka ini sudah tampak dalam bentuk tindakan nyata maka disebut overt behavior.

Dari contoh diatas dapat disimpulkan bahwa pengetahuan dan sikap adalah respon seseorang terhadap stimulus atau rangsangan yang masih bersifat terselubung dan disebut *covert behavior*. Sedangkan tindakan nyata seseorang sebagai

respons terhadap stimulus (*practice*) adalah merupakan *overt behavior*.

Menurut WHO, perubahan perilaku di kelompokkan menjadi tiga yaitu :

a) Perubahan alamiah (*natural change*)

Perilaku manusia selalu berubah dimana sebagian perubahan itu disebabkan karena kejadian alamiah.

b) Perubahan terencana (*planned change*)

Perubahan perilaku yang terjadi karena memang direncanakan sendiri oleh subyek.

c) Kesiediaan untuk berubah (*readiness to change*)

Apabila terjadi suatu inovasi atau program pembangunan di masyarakat, maka sebagian orang sangat cepat untuk menerima inovasi dan ada yang sangat lambat menerima perubahan tersebut.

2.2.2 Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku

1. Faktor Biologis

DNA seseorang menyimpan seluruh memori warisan biologis yang diterima dari kedua orang tuanya. Warisan biologis yang berupa *DNA* sedemikian pentingnya. Karena menurut hasil pengalaman empiris bahwa *DNA* tidak hanya membawa warisan fisiologis dari para generasi sebelumnya, tetapi juga membawa warisan perilaku

dan kegiatan manusia termasuk agama, kebudayaan dan sebagainya. (Notoatmodjo, 2010).

2. Faktor Sosio Psikologis

Faktor psikologis ini adalah faktor internal yang sangat besar pengaruhnya terhadap terjadinya perilaku. Secara lebih rinci faktor – faktor psikologis adalah sebagai berikut :

a) Sikap

Sikap merupakan konsep yang sangat penting dalam komponen sosio psikologis, karena merupakan kecenderungan bertindak dan berpersepsi. Sikap merupakan kesiapan tatanan saraf.

b) Emosi

Emosi menunjukkan keguncangan organisme yang disertai oleh gejala – gejala kesadaran, berperilaku, dan proses fisiologis yang lain. Emosi yang kuat disertai rangsangan fisiologis yang kuat pula.

c) Kepercayaan

Kepercayaan adalah komponen kognitif dari faktor sosio psikologis. Kepercayaan di sini tidak ada hubungannya dengan hal – hal yang gaib, tetapi hanyalah keyakinan bahwa sesuatu itu benar atau salah.

d) Kebiasaan

Kebiasaan adalah aspek perilaku manusia yang menetap, berlangsung secara otomatis, dan tidak direncanakan.

e) Kemauan

Kemauan sebagai dorongan tindakan yang merupakan usaha orang untuk mencapai tujuan. Kemauan merupakan hasil keinginan untuk mencapai tujuan tertentu yang begitu kuat sehingga mendorong orang untuk mengorbankan nilai – nilai yang lain. Kemauan dipengaruhi oleh kecerdasan dan energi yang diperlukan untuk mencapai tujuan.

2.2.3 Domain Perilaku

Meskipun perilaku merupakan bentuk respon atau reaksi terhadap stimulasi atau rangsangan dari luar *organisme* (orang), namun dalam memberikan respon sangat tergantung pada karakteristik atau faktor – faktor lain dari orang yang bersangkutan. Hal ini berarti meskipun stimulasinya sama bagi beberapa orang, namun respon tiap – tiap orang berbeda. Dalam perkembangan selanjutnya, berdasarkan pembagian domain oleh *Blom* ini, dan untuk kepentingan pendidikan praktis, dikembangkan menjadi tiga tingkat perilaku sebagai berikut :

a) Pengetahuan

Pengetahuan merupakan hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah orang melakukan pengindraan terhadap suatu objek tertentu. Pengindraan terjadi melalui panca indra, yakni indra penglihatan,

pendengaran, penciuman, rasa, dan raba. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui mata dan telinga.

b) Sikap

Sikap merupakan reaksi atau respon yang masih tertutup dari seseorang terhadap suatu stimulus atau objek.

c) Tindakan

Suatu sikap belum otomatis terwujud dalam suatu tindakan (*over behavior*). Untuk mewujudkan sikap menjadi suatu perbuatan nyata diperlukan faktor pendukung atau suatu kondisi yang memungkinkan antara lain adalah fasilitas.

2.2.4 Cara Pengukuran Perilaku

Pemberian skor pada data terdiri dari beberapa kriteria, jika selalu diberikan skor 2, jika kadang – kadang diberikan skor 1, dan jika tidak pernah diberikan skor 0.

Menurut Arikunto (2010), untuk mengetahui secara kuantitatif tingkat perilaku yang di miliki seseorang di bagi tiga tingkatan yaitu :

Baik	: 21 - 32
Cukup	: 10 - 20
Kurang	: < 10

2.3 KONSEP *SAFETY RIDING*/KESELAMATAN BERKENDARA

2.3.1 Keselamatan

Keselamatan adalah kondisi aman, kondisi dimana dapat terlindung secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politik, emosional pekerjaan, psikis, pendidikan atau berbagai kejadian lain yang tidak diinginkan(Ramli, 2013).

2.3.2 Pengertian

Safety riding adalah perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* merupakan dasar pelatihan berkendara lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety riding* didesain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara(Ariwibowo, 2013).

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

mudah setiap hal yang berkaitan dengan *Safety riding* dapat kita terapkan dimulai dari diri sendiri dan memulainya dari hal - hal yang kecil.

Safety Riding adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi aman, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya sedangkan jika seorang pengendara yang bertanggung jawab tidak hanya mempunyai skill berkendara yang baik, tetapi lebih dibutuhkan dari sekedar perilaku berkendara yang baik. Hal ini berarti mempertimbangkan konsekuensi dari suatu tindakan sehingga dapat lebih awal mempersiapkan mental yang membantu ke arah mengurangi resiko.

2.3.3 Komponen *Safety Riding*

Terdapat beberapa komponensafety riding yang perlu diterapkan, yaitu :

1. Kondisi Pengendara

Sebelum berkendara atau berpergian dalam jarak yang cukup jauh setiap pengendara disarankan untuk melakukan pemanasan atau peregangan otot. Hal tersebut dilakukan agar tubuh dan mental pengendaraberada dalam kondisi yang baik, sehingga aman dan selamat sampai tujuan. Kondisi tubuh yang baik meliputi pengendara

selalu menerapkan kewaspadaan, kesadaran, dan bertingkah laku mengendarai yang baik.

a. Kewaspadaan

Meskipun sudah mahir berkendara dan sudah familiar dengan jalan yang dilalui, kewaspadaan selama berkendara sangat penting. Selain memperhatikan rambu - rambu lalu lintas yang terpasang, tetap perhatikan keadaan sekelilingnya. Kelengkapan kaca spion di kiri dan kanan kendaraan dapat membantu memantau keadaan lalu lintas di belakang kita.

b. Kesadaran

Kesadaran merupakan salah satu aspek dalam *safety riding* agar kita menyadari akan keterbatasan dan kemampuan kendaraan. Sebagai contoh pada kasus kegagalan fungsi rem, dimana dalam *safety riding* diajarkan bagaimana meningkatkan insting untuk meraih rem paker (*parking brake*) atau memindahkan gigi (*gear*) tanpa harus kehilangan kendali.

c. Tingkah Laku

Tingkah laku yang baik dan gesit saat berada dibelakang pengendara lain, diharapkan pengendara dapat mengantisipasi potensial bahaya yang ditimbulkan oleh pengendara lain, sehingga selalu aman dan terhindar dari kecelakaan lalu lintas.

2. Memakai Alat Pelindung Diri

Mengendarai kendaraan bermotor juga diperlukan alat pelindung diri (*APD*) sepeda motor bagi pengendara sepeda motor, bertujuan untuk meningkatkan keamanan dalam mengendarai sepeda motor. Alat pelindung diri adalah alat yang berkemampuan untuk melindungi seseorang dalam pekerjaannya, termasuk seorang pengendara sepeda motor. Setiap *APD* yang digunakan harus memenuhi syarat, yaitu nyaman dikenakan, tidak mengganggu aktivitas yang dikerjakan, dan memberikan perlindungan yang efektif terhadap bahaya (Djaja, 2016).

Alat pelindung diri yang penting digunakan terdiri dari :

a) Helm

Helm merupakan alat pelindung diri yang paling utama dan wajib dipakai oleh pengendara maupun penumpang sepeda motor yang dapat mengurangi luka serius yang mungkin timbul apabila terjadi kecelakaan lalu lintas.

Jenis helm berstandar nasional Indonesia yang dapat melindungi pengendara sepeda motor dapat digolongkan menjadi empat jenis, yaitu :

- 1) Helm yang menutup keseluruhan wajah (*Full Face*), helm ini merupakan helm yang memenuhi standar keselamatan bagi pengendara sepeda motor karena memiliki tingkat keamanan yang sangat tinggi. Helm ini memberikan proteksi pada muka

sebagai tambahan dari kemampuan perlindungan pada kepala terhadap tumbukan. Fitur utamanya adalah pelindung dagu yang membungkus dagu dan rahang. Diatas pelindung dagu ini ada lubang untuk penglihatan yang memungkinkan pemakai helm mempunyai kemampuan pandangan maksimal sejalan dengan persyaratan kemampuan melihat ke arah samping dan ke arah vertikal.

- 2) Helm yang menutup $\frac{3}{4}$ wajah (*Open Face*), Helm *open – face* memberikan proteksi standar terhadap tumbukan melalui kulit luar yang keras dan lapisan dalam yang dapat hancur. Dibandingkan dengan *type full - face*, helm ini hanya memberikan perlindungan terhadap dagu dan rahang secara terbatas. Helm ini dapat dilengkapi dengan *visor* (pelindung mata) yang dapat dipasang dan dilepas yang memberikan perlindungan kepada mata secara terbatas.
- 3) Helm jenis *half - head*, Helm ini memberikan proteksi melalui kulit luar yang keras dan lapisan dalam yang dapat hancur. Helm ini tidak memberikan proteksi pada dagu dan rahang, dan jarang dilengkapi dengan pelindung mata (*visor*). Helm *half - head* dapat dilengkapi atau pun tidak dilengkapi dengan pelindung telinga yang dilekatkan pada sistem pengikat.
- 4) Helm jenis tropical, merupakan helm setengah terbuka atau biasa disebut dengan helm batok, karena fungsi helm ini hanya

menutupi sebagian kepala sehingga perlindungan yang diberikan tidak berfungsi dengan maksimal jika terjadi kecelakaan. Kemungkinan besar kepala akan mengalami cedera yang sangat serius.

b) Sepatu

Sepatu harus mampu memberikan keamanan dan kenyamanan bagi seluruh lapisan kaki. Sepatu yang direkomendasikan untuk dipakai adalah *safety shoes*, penggunaan sepatu *safety* bertujuan untuk mengurangi dampak yang diterima apabila mengalami kecelakaan.

Sepatu berfungsi untuk melindungi pergelangan kaki. Sepatu dapat mengurangi efek langsung ke arah kaki pada pengendara 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 pengendara dan dapat menyangkut pada motor atau pada saat kecelakaan.

c) Jaket

Jaket merupakan pakaian pelindung pengendara sepeda motor ketika terjadi kecelakaan lalu lintas, selain itu jaket juga berfungsi untuk membantu pengendara sepeda motor menghadapi kondisi cuaca ketika berkendara. Jaket yang baik adalah tidak mudah sobek dan menggelembung ketika dipakai berkendara, jaket harus menutupi seluruh lengan dan melekat erat pada leher, pergelangan tangan, dan pinggang pada saat berkendara. Selain itu, warna jaket harus terang agar dapat terlihat oleh pengendara lain ketika malam hari.

d) 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 pengendara, dan dapat diikat erat agar tidak bergeser. Perlindungan pada mata sangat dianjurkan karena untuk menghindari terjadinya iritasi pada mata.

e) 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.

3. Pemeriksaan Kendaraan

Sebelum memulai perjalanan, disarankan untuk memeriksa keadaan sepeda motor terlebih dahulu. Pemeriksaan sebelum berkendara sangat penting untuk menjadi perhatian sebelum berkendara, agar terhindar dari kondisi tak aman (*unsafe condition*) dalam berkendara. Berikut adalah hal-hal yang harus diperhatikan dalam pemeriksaan sebelum berkendara (Marsaid, 2013).

a. Alat Kendali

1. Kopling dan gas, kedua alat harus berfungsi dengan halus. Gas harus segera berbalik ketika telah dilepaskan. Pemeriksaan ini sangat penting untuk dilakukan karena alat kendali ini paling utama untuk mengendarai sepeda motor.
2. Rem, periksa rem depan dan belakang secara bersamaan. Tiap rem harus dapat menghentikan kendaraan dengan baik ketika melaju. Pemeriksaan rem bertujuan untuk mengetahui apakah rem bekerja dengan baik atau tidak, tujuan lain untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas jika rem mengalami kegagalan fungsi.
3. Kabel - kabel, pastikan semua kabel dan tali dalam kondisi baik, berfungsi secara halus dan tidak terdapat kabel yang

kusut dan dalam keadaan terurai. Tujuannya agar semua indicator berfungsi dengan baik, seperti nyala lampu utama, lampu rem, lampu sein kanan - kiri, bunyi klakson, serta indikator keselamatan lainnya.

b. Rantai

Periksa rantai sepeda motor apakah telah dilumasi dan setelahnya telah tepat. Baca buku manual kendaraan untuk mengetahui perawatan mengenai rantai. Sepeda motor harus dilengkapi dengan pelindung rantai agar pakaian tidak tersangkut pada rantai terkecuali rantai sudah tertutup oleh rangka.

c. Spion

Bersihkan dan setel posisi spion sebelum mulai berkendara. Sangat berbahaya jika menyetel spion sepeda motor pada saat berkendara. Spion harus disetel agar dapat melihat area di belakang. Dan juga harus dapat melihat lajur di sebelah dan di belakang pada kaca spion.

d. Ban

- 1) Tapak ban, ban dengan permukaan yang tidak rata merupakan hal yang dapat membahayakan saat berkendara, khususnya pada saat melintas di jalan yang licin. Tapak ban harus memiliki alur kedalaman sedikitnya 1mm. Tiap ban memiliki indikator tapak ban. Sisi ban tidak boleh memiliki lebar lebih

dari tapak ban. Jika ban mulai tidak rata, harus lebih hati - hati dalam berkendara.

- 2) Kerusakan, periksa apakah terdapat pecahan pada tapak ban, paku, ataupun potongan benda tajam lainnya. Bahkan sebuah lubang kecil sangatlah berbahaya untuk dikendarai.
- 3) Tekanan, periksa tekanan ban karena berpengaruh pada pengendalian dalam berkendara.

e. Lampu Utama dan Lampu Sein

Pastikan bahwa semua lampu utama dan sein dalam keadaan bersih dan dapat bekerja dengan baik.

1) Lampu utama

Lampu utama berfungsi sebagai alat penerangan jalan dan juga sebagai penanda keberadaan kendaraan pada saat berkendara. Periksa lampu utama dengan menaruh tangan di depan lampu utama saat lampu dalam keadaan menyala untuk memastikan bahwa lampu bekerja dengan baik, pada malam hari periksa lampu dim, untuk memastikan bahwa lampu jauh dan dekat dapat bekerja dengan baik pula.

- 2) Lampu rem sangat berguna agar pengguna jalan yang ada dibelakang kita dapat mengetahui bahwa kita sedang melakukan pengereman. Pastikan bahwa semua rem dapat menyalakan lampu rem. Periksa nyala lampu rem dengan

menaruh tangan di depan lampu rem atau dengan melihat pantulan cahanya pada dinding.

- 3) Indikator, periksa semua lampu sein dan pastikan bahwa sein dapat berkedip dan cukup terang sehingga dapat terlihat dengan baik. Lampu ini digunakan untuk memberitahu arah tujuan pengendara saat berada di persimpangan jalan.

f. Klakson

Periksalah tombol indikator klakson, apakah klakson bisa berfungsi dengan baik, pastikan dapat berbunyi dengan keras sehingga dapat bekerja secara maksimal sebagai alat penanda dalam bentuk suara.

g. Posisi Berkendara

Untuk menjaga keseimbangan saat mengendarai sepeda motor, perlu di perhatikan tujuh poin utama postur berkendara yang benar, yaitu sebagai berikut :

1. Pandangan / mata melihat jauh ke depan (ke arah yang hendak dituju) agar jarak pandang untuk mendapatkan informasi sekitar menjadi luas
2. Pundak santai
3. Tangan memegang bagian tengah dari gas tangan dimana anda dapat dengan mudah untuk mengoperasikan *handle* atau saklar
4. Sikut sedikit menekuk tangan dan santai

5. Pinggul / duduk pada posisi dimana dapat dengan mudah mengoperasikan stang kemudi dan rem
6. Lutut secara ringan menekan tangkai bahan bakar di antara paha
7. Telapak kaki diletakkan pada sandaran kaki, jari kaki menghadap ke depan, jempol kaki secara ringan berada di atas pedal rem dan pedal gigi

h. Saat Perjalanan

Selama dalam perjalanan, pengendara sepeda motor harus memperhatikan hal – hal sebagai berikut agar senantiasa aman dan menghindari kecelakaan :

1. Membiasakan melakukan pengereman dengan menggunakan rem depan dan belakang secara bersamaan, dengan penekanan 75% rem depan dan 25% rem belakang. Pada saat menekan tuas rem depan gunakan 3 atau 4 jari tangan, dan posisi tuas kopling tidak tertekan.
2. Berada di jalur sebelah kiri (kecuali menyalip / mendahului). Jangan berkendara sepanjang sisi kanan jalan walau tidak ada kendaraan lain dari arah yang berlawanan. Selalu waspada dengan kemunculan mendadak dari kendaraan yang datang dari arah yang berlawanan.
3. Memberikan lampu sein sebagai tanda arah yang akan dituju kepada pengemudi lain (± 3 detik sebelumnya) dan perhatikan

kaca spion, terutama memeriksa kendaraan dibelakang sebelum berpindah jalur. Jangan menikung atau menyalip kendaraan lain, jika tidak bisa melihat kondisi di depan.

4. Menyalakan lampu sein 30 meter sebelum mendekati persimpangan untuk memberikan tanda arah yang hendak dituju kepada pengguna jalan lain. Dianjurkan untuk memastikan keamanan keadaan jalan dan tidak hanya mengandalkan kaca spion untuk memastikan kondisi lalu lintas karena kaca spion memiliki keterbatasan pandangan.
5. Waspada terhadap rintangan di jalan seperti, batu, krikil, tanah lumpur, oli dan pasir yang dapat membuat permukaan jalan sangat licin sehingga menyebabkan sepeda motor tergelincir dan jatuh. Untuk menghindarinya, kurangi kecepatan pada permukaan jalan dan hindari belok terlalu patah dan pengereman terlalu keras saat melalui kondisi jalan seperti ini. Pengendara juga di harapkan berhati – hati terhadap permukaan jalan di depan, lubang di jalan dan perbedaan ketinggian pada bahu jalan.
6. Pengendara sangat tidak dianjurkan mengendarai dengan satu tangan karena dapat menghilangkan keseimbangan pada saat berkendara.

traffic light dan tidak memasuki jalur cepat yang bukan diperuntukkan untuk sepeda motor, dan terakhir jangan lupa membawa SIM (Surat Izin Mengemudi) dan STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan).

2.3.4 Manfaat dari Pelatihan *Safety Riding*

1. Slalom

Fungsi dan manfaat dari kita melatih gerakan slalom adalah untuk melatih kemampuan dan menjaga keseimbangan tubuh ketika sedang menikung, melakukan manuver mendadak ataupun ketika sedang melalui jalan berliku. Dalam melakukan gerakan slalom, hal yang terpenting adalah mengontrol gerakan tubuh pengendara sepeda motor. Maksudnya yaitu saat sedang menikung atau belok, sepeda motor lebih mengikuti tubuh pengendara ojek sepeda motor.

36

2. Melalui Jalan Titian

Praktek melalui jalan titian hampir sama dengan melakukan gerakan slalom yang manfaatnya untuk menjaga keseimbangan tubuh pengendara ojek sepeda motor. Namun, fokus dari latihan melewati titian ini lebih pada melatih keseimbangan tubuh ketika melewati jalanan sempit. Sebagai contoh, kerap kali terlihat kalau para pengendara motor sering kali melintas di antara sela – sela mobil, dan banyak di antaranya yang menyenggol bodi atau spion mobil. Oleh karena itu, jika para pengendara motor sudah berlatih melewati jalan titian, gunanya agar mereka tidak menyenggol bodi atau spion mobil dan juga menyenggol pengendara sepeda motor lainnya.

2.3.5 Faktor Terjadinya *Safety Riding*

a) Umur

Umur mempunyai pengaruh yang besar terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Umur 30 tahun atau lebih akan mengendarai secara hati – hati sedangkan yang berumur muda malah sebaliknya mereka mengendarai secara tidak hati – hati dan membahayakan pengendara lain.

b) Tingkat pendidikan

Tingkat pendidikan adalah tahap pendidikan yang berkelanjutan, yang ditetapkan berdasarkan tingkat perkembangan peserta didik, tingkat kerumitan bahan pengajaran dan cara menyajikan bahan pengajaran. Tingkat pendidikan sekolah terdiri dari pendidikan dasar, pendidikan menengah, dan pendidikan tinggi.

Pendidikan merupakan bimbingan yang diberikan seseorang kepada orang lain terhadap suatu hal agar mereka dapat memahami. Tidak dapat dipungkiri bahwa makin tinggi pendidikan seseorang semakin mudah pula mereka menerima informasi, dan pada akhirnya makin banyak pula pengetahuan yang dimilikinya. Sebaliknya, jika seseorang tingkat pendidikannya rendah, akan menghambat perkembangan sikap seseorang terhadap penerimaan informasi dan nilai – nilai baru diperkenalkan.

c) Masa Berkendara

Masa berkendara mempunyai hubungan dengan perilaku *safety riding*. Meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas yang sangat tinggi sering melibatkan pengendara usia muda, karena kurangnya pengalaman dalam mengendarai sepeda motor dan ditemukan bahwa kecelakaan yang sering terjadi melibatkan pengendara yang baru memiliki pengalaman kurang dari satu tahun dibandingkan dengan pengendara yang sudah memiliki pengalaman lebih lama.

d) Pengetahuan

Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan sangat bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang akan dia ambil. Seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas dan baik akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan, suatu tindakan yang didasari oleh pengetahuan akan bersifat langgeng dan berkelanjutan.

2.3.6 Lalu Lintas

a. Definisi Lalu Lintas

Lalu lintas adalah pergerakan kendaraan, orang dan hewan di jalan. Pergerakan tersebut dikendalikan oleh seseorang menggunakan akal sehat. Orang yang akalnya kurang sehat saat mengemudikan kendaraan di jalan, akan mengakibatkan bahaya bagi pemakai jalan yang lain. Demikian juga hewan di jalan jika

dikendalikan oleh seseorang yang akalnya tidak sehat akan membahayakan pengguna jalan lain.

Menurut pasal 1 Undang – Undang Nomor 22 tahun 2009, lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan maupun prasarana yang di peruntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya.

Pengertian di atas dapat di simpulkan bahwa lalu lintas adalah setiap hal yang berhubungan dengan sarana jalan umum sebagai sarana utama untuk tujuan yang ingin di capai.

b. Tata Cara Belalu Lintas

Ada beberapa tata cara berlalu lintas yang harus dilakukan oleh seorang pengendara, yaitu :

1. Setiap pengendara sepeda motor di jalan wajib mematuhi ketentuan :
 - a. Rambu – Rambu Lalu Lintas
 - b. Marka Jalan
 - c. Alat Pemberi Isyarat
 - d. Kecepatan Maksimal atau Minimal
 - e. Berhenti dan Parkir
2. Setiap orang yang menggunakan jalan wajib :
 - a. Berperilaku tertib lalu lintas

- b. Mencegah hal – hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan
- 3. Pada saat di adakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, pengemudi kendaraan bermotor wajib menunjukkan :
 - a. SIM
 - b. STNK atau STCK
 - c. Buku lulus uji berkala atau tanda bukti lain yang sah
- c. Kecelakaan Lalu Lintas

Yang di maksud dengan kecelakaan lalu lintas berdasarkan ketentuan yang ditetapkan dalam Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak di duga dan tidak di sengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Menurut WHO kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban).

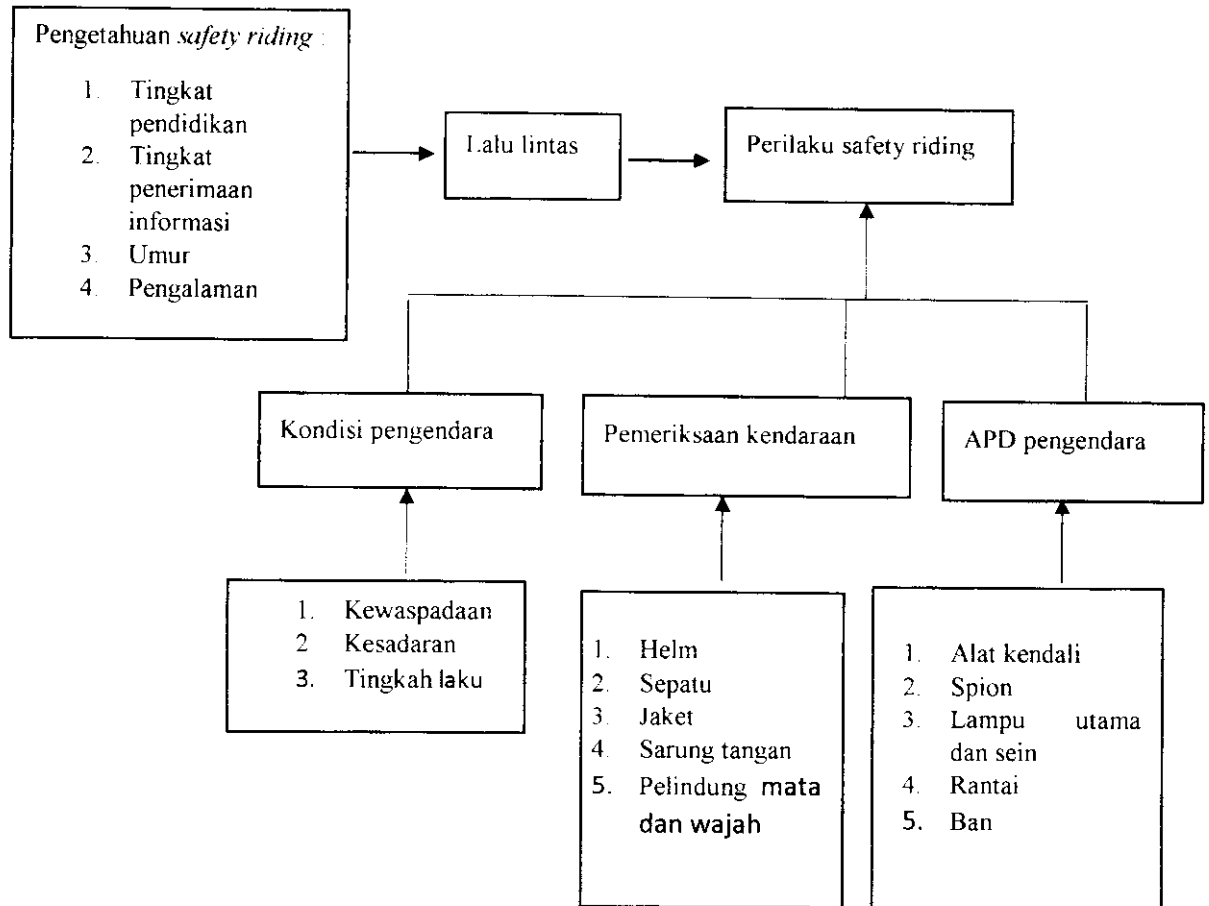
Dari beberapa definisi kecelakaan lalu lintas di atas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas jalan yang tidak di duga dan tidak di inginkan yang sulit di prediksi kapan dan dimana terjadinya,

sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan kerugian harta benda pada pemiliknya (korban).

2.3.7 Hubungan Pengetahuan *Safety Riding* dengan Perilaku *Safety riding*

Pengetahuan sangat berperan penting dalam suatu pekerjaan, terutama pengetahuan tentang *safety riding* pada pengendara sepeda motor. Seseorang yang mempunyai pengetahuan lebih, mereka akan cenderung berhati – hati dalam melakukan sesuatu. Misalnya pada pengendara yang mempunyai pengetahuan lebih mengenai *safety riding* pada saat mengendarai sepeda motor mereka akan bekerja dengan hati – hati dibandingkan dengan pekerja yang tidak mempunyai pengetahuan mengenai *safety riding* yang baik, sehingga dapat di simpulkan bahwa pengendara sepeda motor yang mempunyai pengetahuan *safety riding* yang baik mereka akan mematuhi peraturan lalu lintas dan selalu menerapkan perilaku berkendara yang aman baik diri sendiri maupun pengguna jalan lain.

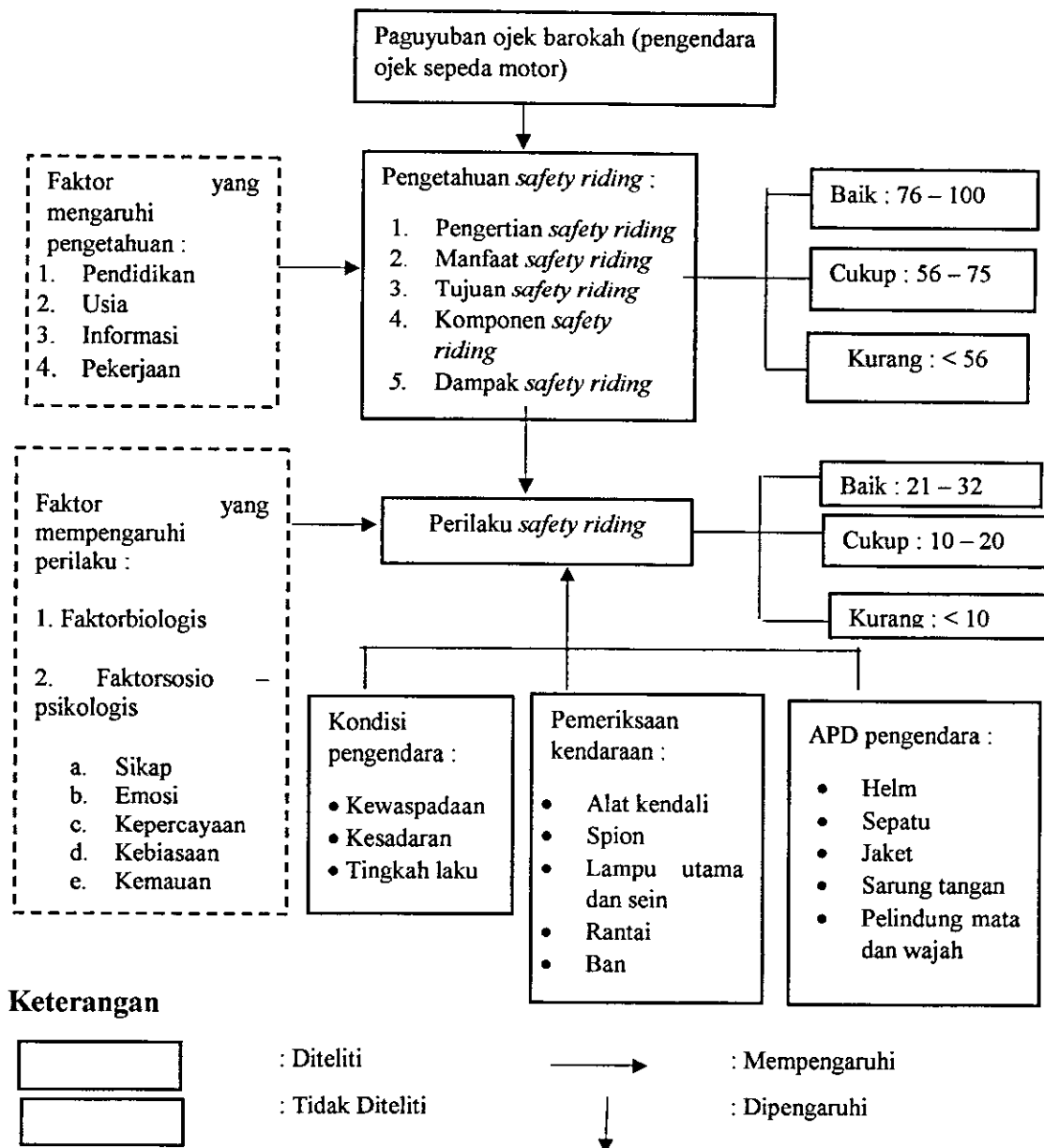
2.4 KERANGKA TEORI



Gambar 2.1 Kerangka teori hubungan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding* Pengendara Motor di Sentonorejo Trowulan Mojokerto.

2.5 KERANGKA KONSEPTUAL

Kerangka konsep merupakan landasan *justifikasi* ilmiah terhadap penelitian yang dilakukan dan memberikan landasan yang kuat terhadap topik yang dipilih sesuai dengan identifikasi masalahnya (Hidayat, 2009).



Gambar 2.2 Kerangka konseptual Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding* Pengendara Motor di Sentonorejo Trowulan Mojokerto.

2.6 Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban sementara dari suatu penelitian (Notoatmodjo S. , 2012). Berdasarkan rumusan masalah, maka hipotesis dalam penelitian adalah :

H1 : Adanya hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pengendara motor di desa Sentonorejo Trowulan Mojokerto.