

SKRIPSI



**HUBUNGAN PENGETAHUAN, SIKAP DAN PERSEPSI PADA
PEKERJA TERHADAP PERILAKU KESELAMATAN
BERKENDARA (SAFETY RIDING) DI PT. PINUS MERAH
ABADI TAHUN 2018**

**Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana
Kesehatan Masyarakat (SKM)**

**OLEH :
ALAN KUSUMA DIRGA
NIM : 1105015006**

**PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYRAKAT
FAKULTAS ILMU-ILMU KESEHATAN MASYRAKAT
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PROF. DR. HAMKA
JAKARTA 2018**

PENGESAHAN TIM PENGUJI

Nama : Alan Kusuma Dirga
NIM : 1105015006
Program Studi : Kesehatan Masyarakat
Judul Skripsi : Hubungan Pengetahuan, Sikap Dan Persepsi Pada Pekerja Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) di PT. Pinus Merah Abadi Tahun 2018

Skripsi dari mahasiswa tersebut diatas telah berhasil dipertahankan dihadapan tim penguji dan diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat pada Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Kesehatan, Universitas Muhammadiyah Prof D.R. HAMKA

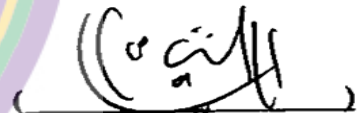
Jakarta, 25 September 2018

TIM PENGUJI

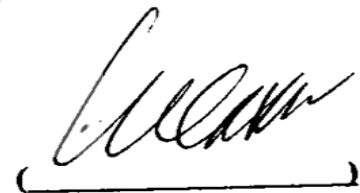
Pembimbing I : Arif Setyawan, SKM.,M.Kes.



Penguji I : Dian Kholika Hamal, SKM.,M.Kes



Penguji II : dr. H. Zulazmi Mamdy, MPH.



FAKULTAS ILMU-ILMU KESEHATAN
PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
PEMINATAN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
SKRIPSI, Agustus 2018

Alan Kusuma Dirga, NIM : 1105015006

Hubungan pengetahuan, sikap dan persepsi pada pekerja terhadap perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) di PT. Pinus Merah Abadi tahun 2018.



ABSTRAK

Safety riding adalah perilaku mengendarai sepeda motor dengan mengutamakan keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lain. Menurut data yang di peroleh, penyebab utama kecelakaan lalu lintas mencakup faktor manusia, sebesar 89.50% (pengemudi 82.39% dan pejalan kaki 7,11%), faktor kendaraan sebesar 4,80%, faktor kondisi jalan raya sebesar 5.50% dan faktor lingkungan sebesar 0.65%. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan pengetahuan, sikap dan persepsi dengan perilaku *safety riding* pada pekerja PT. Pinus Merah Abadi. Penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dengan menggunakan desain *cross sectional*. Sampel penelitian ini sebanyak 93 responden dan pengambilan sampel menggunakan total sampling. Hasil penelitian menunjukkan dari 93 responden pada pekerja sebanyak 43 responden atau 46,2% memiliki perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) yang tidak aman dan sebanyak 50 responden atau 53,8% memiliki perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) yang aman. Berdasarkan hasil data yang diperoleh menggunakan *chi-square* diperoleh variabel yang berhubungan adalah pengetahuan (*p-value* 0,035), sikap (*p-value* 0,000), persepsi (*p-value* 0,000), usia (*p-value* 0,003), pendidikan (*p-value* 0,005), jenis kelamin (*p-value* 0,030), masa kerja (*p-value* 0,002), usia (*p-value* 0,003), keikutsertaan pelatihan (*p-value* 0,000), peran teman

(*p-value* 0,011). Saran yang diberikan adalah para pekerja harus memperaktekkan dan mengaplikasikan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) yang baik dan benar pada saat bekerja untuk meminimalisir atau mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas dan selain itu dapat memberikan contoh kepada masyarakat luas bahwa keselamatan adalah hal yang utama.

Kata Kunci : *Safety Riding* | Pekerja

Kepustakaan : 60 (1975 – 2015)



FACULTY OF HEALTH SCIENCE
DEPARTEMENT OF PUBLIC HEALTH
MAJOR OF OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH
SKRIPSI, August 2018

Alan Kusuma Dirga, NIM : 1105015006

Relationship of knowledge, attitude and perception to worker to safety riding behavior safety riding at PT. Pinus Merah Abadi year 2018.

ABSTRACT

Safety riding is the behavior of riding a motorcycle by prioritizing the safety of yourself and other road users. According to data obtained, the main causes of traffic accidents include human, factors of 89.50% (driver 82.39% and pedestrians 7.11%), vehicle factors by 4.80%, factors of road conditions by 5.50% and environmental factors by 0.65%. The purpose of this study was to determine the relationship of knowledge, attitude and perception with the behavior of safety riding on workers of PT. Pinus Merah Abadi. This research is quantitative descriptive using cross sectional design. The sample of this study was 93 respondents and sampling using total sampling. The results showed that of the 93 respondents in the workforce as many as 43 respondents or 46.2% had unsafe driving safety behavior and as many as 50 respondents or 53.8% had safe riding safety behavior. Based on the results of the data obtained using chi-square, the related variables are knowledge (p-value 0.035), attitude (p-value 0,000), perception (p-value 0,000), age (p-value 0.003), education (p-value value 0.005), gender (p-value 0.030), tenure (p-value 0.002), age (p-value 0.003), participation in training (p-value 0.000), role of friends (p-value 0.011). The advice given is that workers must practice and apply good and correct driving safety behaviors while working to minimize or prevent traffic accidents and besides providing an example to the general public that safety is the main thing.

Keyword : Safety Riding, Employees

Literature : 60 (1975 – 2015)

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Pernyataan Keaslian.....	ii
Pernyataan Persetujuan Publikasi Tugas Akhir.....	iii
Persetujuan Skripsi oleh Pembimbing.....	iv
Riwayat Hidup.....	v
Kata Pengantar.....	vi
Abstrak.....	viii
Abstract.....	x
Lembar Pengesahan.....	xi
Daftar isi.....	xii
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan.....	7
1.4 Manfaat Penelitian.....	8
1.5 Ruang Lingkup.....	8
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA.....	10
2.1 Definisi Perilaku.....	10
2.1.1 Faktor yang Mempengaruhi Perilaku.....	11
2.1.1.1 Faktor Predisposisi.....	12
2.1.1.2 Faktor Pemungkin.....	16
2.1.1.3 Faktor Penguat.....	17
2.1.2 Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Bekendara (Safety Riding).....	17
2.1.2.1 Pengetahuan.....	17
2.1.2.2 Usia.....	18
2.1.2.3 Pendidikan.....	18
2.1.2.4 Sikap.....	18
2.1.2.5 Persepsi.....	19

2.1.2.6 Peran Teman.....	20
2.1.2.7 Keikutsertaan Pelatihan.....	20
2.1.2.8 Pengalaman Berkendara.....	21
2.2 Kecelakaan Lalu Lintas.....	22
2.2.1 Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas.....	22
2.2.2 Dampak Kecelakaan Lalu Lintas.....	23
2.2.3 Faktor Risiko Kecelakaan Lalu Lintas.....	23
2.2.3.1 Faktor Manusia.....	23
2.2.3.2 Faktor Kendaraan.....	24
2.2.3.3 Faktor Jalan.....	24
2.2.3.4 Faktor Cuaca.....	25
2.3 Keselamatan.....	25
2.3.1 Keselamatan Berkendara.....	25
2.3.2 Komponen Safety Riding yang Harus Diterapkan	27
2.3.2.1 Kondisi Pengendara.....	28
2.3.2.2 Alat Pelindung Diri (APD).....	28
2.3.3 Persiapan Kendaraan.....	31
2.3.4 Posisi Berkendara.....	32
2.3.5 Saat Berkendara.....	33
2.3.6 Perilaku Berbahaya Pada Saat Berkendara Sepeda Motor.....	34
2.3.7 Kondisi Jalan Raya.....	36
2.3.8 Kondisi Lingkungan.....	36
2.3.9 Stabilitas Emosi.....	36
2.4 Kendaraan.....	38
2.4.1 Kendaraan Bermotor.....	38
2.4.2 Sepeda Motor.....	38
2.5 Peraturan.....	38
2.5.1 Undang-undang Nomor 14 tahun 1992.....	38
2.5.2 Peraturan Pemerintah RI Nomor 43 Tahun 1993.....	39
2.5.3 Peraturan Pemerintah RI Nomor 44 Taun 1994.....	40
2.6 Standar Berkendara Sepeda Motor.....	42

2.6.1 Kondisi Tubuh.....	42
2.7 Kerangka Teori.....	45
BAB III KERANGKA KONSEP, DO, HIPOTESIS.....	46
3.1 Kerangka Konsep.....	46
3.2 Definisi Operasional.....	47
3.3 Hipotesis penelitian.....	49
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN.....	51
4.1 Desain Penelitian.....	51
4.2 Lokasi Dan Waktu Penelitian.....	51
4.3 Polpulasi dan Sampel.....	51
4.3.1 Populasi Penelitian.....	51
4.3.2 Sampel Penelitian.....	51
4.4 Teknik Pengumpulan Data.....	52
4.5 Intrumen Penelitian.....	53
4.5.1 Uji Validitas.....	53
4.5.2 Uji Reliabilitas.....	54
4.6 Teknik Pengambilan Data.....	54
4.7 Teknik Pengolahan Data Dan Analisis Data.....	54
4.7.1 Teknik Pengolahan Data.....	54
4.8 Analisis Data.....	56
4.8.1 Analisis Univariat.....	56
4.8.2 Analisis Bivariat.....	56
BAB V HASIL PENELITIAN.....	58
A. Gambaran Umum Tempat Penelitian.....	58
A.1 Sejarah Singkat Perusahaan.....	58
A.2 Visi dan Misi Perusahaan.....	59
A.2.1 Visi Perusahaan.....	59
A.2.2 Misi Perusahaan.....	59
B. Analisis Univariat.....	59
B.1 Krakteristik Responden.....	60
B.1.1 Perilaku.....	60

B.1.2 Pengetahuan.....	61
B.1.3 Sikap.....	61
B.1.4 Persepsi.....	62
B.1.5 Usia.....	62
B.1.6 Pendidikan.....	63
B.1.7 Jenis Kelamin.....	64
B.1.8 Masa Kerja.....	65
B.1.9 Keikutsertaan Pelatihan.....	65
B.1.10 Peran Teman.....	66
C. Analisis Bivariat.....	67
C.1 Hubungan Variabel Independen dengan Variabel Dependen.....	67
C.1.1 Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	67
C.1.2 Hubungan Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara...	68
C.1.3 Hubungan Persepsi dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	69
C.1.4 Hubungan Usia dengan Perilaku Keselamatan Berkendara....	70
C.1.5 Hubungan Pendidikan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	71
C.1.6 Hubungan Jenis Kelamin dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	72
C.1.7 Hubungan Masa Kerja dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	73
C.1.8 Hubungan Keikutsertaan Pelatihan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	74
C.1.9 Hubungan Peran Teman dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	75
C.1.10 Rekapitulasi Hasil Analisa Bivariat.....	76
BAB IV PEMBAHASAN.....	77
A. Keterbatasan Penelitian.....	77
B. Temuan di Lapangan.....	77

C. Pengetahuan.....	79
D. Sikap.....	79
E. Persepsi.....	79
F. Usia.....	79
G. Pendidikan.....	80
H. Jenis Kelamin.....	80
I. Masa Kerja.....	80
J. Keikutsertaan Pelatihan.....	80
K. Peran Teman.....	81
L. Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	81
M. Hubungan Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	83
N. Hubungan Persepsi dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	84
O. Hubungan Usia dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	85
P. Hubungan Pendidikan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	86
Q. Hubungan Jenis kelamin dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	87
R. Hubungan Masa Kerja dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	87
S. Hubungan Keikutsertaan Pelatihan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	88
T. Hubungan Peran Teman dengan Perilaku Keselamatan Berkendara.....	88
BAB VII SIMPULAN dan SARAN.....	90
7.1 Simpulan.....	90
7.2 Saran.....	91
DAFTAR PUSTAKA.....	92
LAMPIRAN – LAMPIRAN.....	95

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jumlah kendaraan saat ini yang berada di jalan raya sangat berisiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) memperkirakan sekitar 1,2 juta orang meninggal dunia dan 50 juta orang lainnya mengalami luka berat dan ringan setiap tahunnya yang diakibatkan oleh kecelakaan lalulintas. WHO memperkirakan pada tahun 2020 kecelakaan lalulintas merupakan penyebab kematian terbesar ketiga di seluruh dunia setelah **penyakit jantung** dan depresi.

Menurut data WHO tahun 2011, **sebanyak 67%** korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22-50 tahun. Terdapat sekitar 400.000 korban di bawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak-anak dan remaja setiap harinya. Bahkan, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang usia 10-24 tahun.

Berdasarkan data dari WHO pada tahun 2015, 79 negara mengalami penurunan tingkat fatalitas kecelakaan, sementara 68 negara lainnya justru bertambah. Dari sisi jenis kendaraan, kecelakaan antar motor atau kendaraan roda dua menempati urutan teratas yang sangat rentan terlibat **kecelakaan lalu lintas** (sekitar 23%), misalnya di Amerika Serikat, jumlah kecelakaan roda dua meningkat dari 15% menjadi 20% antara tahun 2010 – 2013. Di Asia Tenggara dan kawasan Pasific Barat, kecelakaan motor menempati urutan ketiga dari total kecelakaan lalu lintas.

Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Korp Lalu Lintas Mabes Polri memiliki data mencapai 23.000 kasus. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh WHO dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, dibawah **penyakit jantung coroner** dan **tuberculosis/TBC**. Data WHO 2011 menyebutkan sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif

yakni 22-50 tahun. Terdapat sekitar 40.000 korban dibawah umur usia 25 tahun yang meninggal dijalan raya, dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak dan remaja setiap harinya. Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak dan remaja di dunia dengan rentan usia 10-24 tahun.

Penyebab kecelakaan lalu lintas di Negara Indonesia yang paling besar terdapat pada faktor manusia sebesar 89,50%, dikarenakan peran manusia sebagai pengemudi sebesar 82,39% dan sebagai pejalan kaki 7,11%, faktor kendaraan sebesar 4,80%, faktor kondisi jalan raya sebesar 5,50% dan faktor lingkungan 0,65%. Untuk sumber daya manusia, permasalahannya disebabkan oleh rendahnya kedisiplinan berlalu lintas, rendahnya kesadaran terhadap keselamatan berkendara dan belum memadainya kompetensi petugas pada bidang keselamatan (Sitorus, 1992).

Kecelakaan yang terjadi pada umumnya disebabkan oleh 2 faktor yaitu tindakan tidak aman dan kondisi tidak aman. Kondisi tidak aman merupakan suatu kondisi dimana lingkungan kerja tidak aman bagi para pekerja, misalnya terdapat kondisi jalan yang rusak, serta kondisi mesin kendaraan yang tidak berfungsi secara maksimal, serta dari kondisi cuaca seperti hujan deras, kabut asap yang tebal sehingga menghalangi jarak pandang pada saat berkendara dan terjadinya banjir pada jalan yang dilalui. Tindakan tidak aman merupakan tindakan atau perilaku berbahaya yang dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas dan merugikan diri sendiri maupun orang lain. Dalam hal ini tidak memakai alat pelindung diri pada saat berkendara, melanggar rambu-rambu lalu lintas jalan, mengendarai kendaraan pada kondisi mabuk atau masih dalam pengaruh obat-obatan dan mengantuk.

Meskipun demikian, sepanjang Jalan Raya Bekasi, Cakung sangatlah rawan untuk terjadi kecelakaan lalu lintas, hal ini disebabkan karena struktur atau kondisi jalan yang berlubang dikarenakan sedang adanya pembuatan *Fly Over* Jalan Raya Bekasi serta kondisi lalu lintas yang sangat padat. Berikut data korban kecelakaan lalu lintas bulan

Januari – Mei tahun 2018. Untuk korban meninggal dunia sebanyak 40 orang dengan perincian pada bulan Januari 11 orang, bulan Februari 5 orang, bulan Maret 7 orang, bulan April 7 Orang dan bulan Mei 10 Orang. Korban yang mengalami luka berat sebanyak 30 orang dengan perincian pada bulan Januari 3 orang, bulan Februari 8 orang, bulan Maret 5 orang, bulan April 4 orang dan bulan Mei 10 orang. Untuk korban yang mengalami luka ringan sebanyak 377 orang dengan perincian pada bulan Januari 101 orang, bulan Februari 66 orang, bulan Maret 78 orang, bulan April 78 orang dan bulan Mei 54 orang. (Data Polres Metro Bekasi periode Januari – Mei 2018).

PT. Pinus Merah Abadi merupakan salah satu perusahaan yang bergerak cepat dalam bidang penjualan dan distribusi yang meliputi jaringan tradisional dan modern dengan produk makanannya yaitu richeese nabati dan PT. Pinus Merah Abadi berada di Jalan Raya Bekasi, Cakung, Jakarta Timur. Perusahaan tersebut mempunyai kegiatan operasional dimana setiap harinya para pekerja harus mengantar barang-barang ke seluruh outlet yang dicover oleh perusahaan tersebut dan salah satu alat transportasi yang digunakan oleh karyawan PT. Pinus Merah Abadi yaitu sepeda motor untuk mendistribusikan produk makanan ke *store-store* yang akan mereka kunjungi dan mengecek ketersediaan barang disana.

Saat ini belum diketahui bagaimana perilaku mengenai keselamatan berkendara pada pekerja PT. Pinus Merah Abadi. Padahal penerapan *safety riding* amat penting guna mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada usia produktif.

Peneliti mendapatkan gambaran responden sebanyak 10 orang dan memperoleh data seperti kelengkapan *safety riding* yang digunakan oleh responden apakah sudah lengkap atau belum dan beban yang dibawa perharinya meliputi berat beban, jumlah beban dan dimensi.

Peneliti mendapatkan gambaran data responden yang tidak memakai kelengkapan berkendara (*safety riding*) dari responden sebanyak 10 orang. Didapatkan hasil untuk responden yang memakai helm sebanyak

10 orang, untuk pemakaian sarung tangan sebanyak 7 orang yang tidak memakai sarung tangan sebanyak 3 orang, untuk pemakaian sepatu dalam berkendara ditemukan yang memakai sebanyak 4 orang sedangkan yang tidak memakai sepatu dalam berkendara sebanyak 6 orang, untuk pemakaian masker sebanyak 6 orang dan yang tidak memakai masker sebanyak 4 orang, untuk kepemilikan SIM ditemukan yang telah mempunyai SIM sebanyak 7 orang dan yang tidak memiliki SIM 3 orang.

Peneliti juga memperoleh gambaran data berupa kondisi jalan yang dilewati oleh responden, hasil yang seluruh responden yang melewati jalan dengan kondisi yang baik sebanyak 4 orang, untuk responden yang melewati jalan dengan kondisi berlubang sebanyak 5 orang dan untuk responden yang melewati jalan dengan kondisi bergelombang sebanyak 1. Hal ini diketahui dengan kondisi jalan yang tidak baik dapat memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas apabila perilaku yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor dalam berkendara tidak baik, ditambah dengan membawa beban yang dilakukan oleh responden sangatlah berisiko.

Peneliti juga mendapatkan untuk pengangkutan barang setiap harinya yang dibawa oleh masing-masing responden dengan diambil rata-rata dalam sehari. Diketahui untuk responden perempuan rata-rata mereka membawa beban seberat 7.9 Kg yang diletakan di motor mereka berupa kardus berisi makan, rata-rata jumlah beban yang dibawa selama sehari sebanyak 3, rata-rata dimensi dari beban yang diletakan di motor masing-masing responden sebanyak 82.939 Cm³. Untuk responden laki-laki rata-rata mereka membawa beban seberat 7.2 Kg yang diletakan di motor mereka berupa kardus berisi makan, rata-rata jumlah beban yang dibawa selama sehari sebanyak 3, dan rata-rata dimensi dari beban yang diletakan di motor masing-masing responden sebanyak 78.395 Cm³.

Dari data diatas dapat disimpulkan untuk pemakaian kelengkapan *safety riding* pada para pekerja PT. Pinus Merah Abadi belum 100% lengkap, mengingat jenis pekerjaan mereka yang dilapangan dan setiap

hari berada di jalan raya penggunaan kelengkapan *safety riding* sangat penting karena mempunyai manfaat bagi pengendara apabila dipakai dan tak hanya itu kelengkapan *safety riding* juga sangat berpengaruh untuk keamanan diri sendiri apabila terjadi kecelakaan dan lalu lintas dan untuk aturan mengangkut barang dengan menggunakan sepeda motor dilarang demi keamanan pengendara. Sehubungan dengan mengangkut barang dengan menggunakan sepeda motor, hal ini merupakan pelanggaran hukum. Karena angkutan barang dengan menggunakan kendaraan bermotor wajib menggunakan mobil barang, karena hal tersebut dapat mengakibatkan pengemudi mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan nyawa atau barang (tidak memperhatikan faktor keselamatan) maka bisa dipidana dengan Pasal 311 Ayat 1 UU 22/2009.

Pada pasal 106 ayat (9) UU No. 22 Tahun 2009 dijelaskan, motor tanpa kereta samping dilarang membawa lebih dari 1 penumpang. Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 pada pasal 10 Ayat (1) dikatakan sebenarnya mengangkut barang menggunakan kendaraan bermotor wajib menggunakan mobil barang. Tetapi, pada Ayat (2), jika dijelaskan memenuhi persyaratan teknis, kendaraan bermotor pengangkut barang dapat menggunakan sepeda motor, namun demikian ada syarat-syarat apabila sepeda motor dipergunakan untuk mengangkut barang. Menurut Ayat (4) syarat-syarat tersebut meliputi muatan memiliki lebar tidak melebihi stang kemudi, tinggi muatan tidak melebihi 900 mm dari/atau tempat duduk pengemudi, barang muatan ditempatkan dibelakang pengemudi.

Pada pasal 169 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 juga disebutkan “Pengemudi dan/atau perusahaan angkutan umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan dan kelas jalan”. Yang dimaksud perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang atau barang dengan kendaraan bermotor. Sedangkan yang dimaksud kendaraan bermotor

umum, seperti dijelaskan pasal 1 angka 10 UU 22 Tahun 2009 adalah kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dengan pungutan bayaran atau ongkos jasa.

Undang-undang serta ketentuan diatas nampaknya kurang dipahami oleh pekerja yang menggunakan sepeda motor untuk mengangkut barang karena dapat membahayakan pengendara dan pengguna jalan lain. Selain rentan sanksi hukum, Kepala Mekanik AHASS CMM Purwakarta, Muhammad Abdul Wakhid menjelaskan beban yang berlebihan pada sepeda motor akan berdampak pada daya tahan suku cadang. Karena beban maksimal pada setiap jenis sepeda motor berbeda-beda. Abdul juga menerangkan bahwa berdampak pada menurunnya kinerja mesin, roda yang cepat haus (gundul), sistem pengereman yang kurang pakem, bensin lebih cepat boros, serta daya redam suspense yang perlahan berkurang.

Oleh karena itu, peneliti ingin meneliti lebih lanjut hubungan pengetahuan, sikap, persepsi dan keterampilan mengendara pada pekerja terhadap perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) di PT. Pinus Merah Abadi tahun 2018 sebagai salah satu upaya dalam meminimalisasi kejadian kecelakaan lalu lintas akibat kesalahan manusia.

1.2 Perumusan Masalah

Pekerjaan menjadi seorang merchandiser dimana pekerjaan tersebut menggunakan alat transportasi sepeda motor, karena tugas seorang merchandiser setiap hari adalah pergi ke kantor sebelum berangkat ke store dan mengisi form kunjungan. Rata-rata jumlah target kunjungan dalam satu hari berjumlah 9 (sembilan) *store*. Pekerjaan tersebut sangat memerlukan tenaga, keahlian mengendarai sepeda motor, selain itu pengendara harus mengetahui cara berkendara yang aman, sarana keselamatan dan kelengkapan sepeda motor.

Secara umum rumusan masalah pada penelitian ini faktor apa saja yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada pekerja PT. Pinus Merah Abadi Tahun 2018, antara lain pengetahuan

sikap, dan persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada pekerja

1.3 Tujuan

1.3.1 Tujuan Umum

Mengetahui hubungan pengetahuan, sikap, persepsi dan keterampilan mengendarai pada pekerja terhadap perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) di PT. Pinus Merah Abadi tahun 2018.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Diketahui gambaran perilaku pekerja pengendara sepeda motor di PT. Pinus Merah Abadi
2. Diketahui gambaran faktor predisposisi (pengetahuan, sikap, persepsi, usia, pendidikan, jenis kelamin, masa kerja) pada pekerja pengendara sepeda motor terhadap perilaku keselamatan berkendara di PT. Pinus Merah Abadi
3. Diketahui gambaran faktor pemungkin keikutsertaan pelatihan pada pekerja pengendara sepeda motor terhadap perilaku keselamatan berkendara di PT. Pinus Merah Abadi
4. Diketahui gambaran faktor penguat peran teman pada pekerja pengendara sepeda motor terhadap perilaku keselamatan berkendara di PT. Pinus Merah Abadi
5. Diketahui hubungan faktor faktor predisposisi (pengetahuan, sikap, persepsi, usia, pendidikan, jenis kelamin, masa kerja) pada pekerja pengendara sepeda motor dengan perilaku keselamatan berkendara di PT. Pinus Merah Abadi
6. Diketahui hubungan faktor pendukung keikutsertaan pelatihan pada pekerja pengendara sepeda motor dengan perilaku keselamatan berkendara di PT. Pinus Merah Abadi
7. Diketahui hubungan faktor pendorong peran teman pada pekerja pengendara sepeda motor dengan perilaku keselamatan berkendara di PT. Pinus Merah Abadi

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Bagi Pekerja PT. Pinus Merah Abadi

Sebagai informasi mengenai *safety riding* dan menumbuhkan kesadaran pekerja PT. Pinus Merah Abadi tentang pentingnya *safety riding* sehingga dapat mencegah kecelakaan lalu lintas.

1.4.2 Bagi PT. Pinus Merah Abadi

Memperoleh gambaran *safety riding* pekerja PT. Pinus Merah Abadi, yang dapat dijadikan sebagai masukan dalam kebijakan bersepeda motor dilingkungan perusahaan dan sekitarnya sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan.

1.4.3 Bagi Kampus

Sebagai bahan untuk mengetahui mengenai perilaku berkendara pada pekerja dan memberikan informasi untuk meningkatkan pengetahuan mengenai pentingnya *safety riding* sebagai upaya keselamatan dalam berkendara.

1.4.4 Bagi Penulis

Mendapatkan pengetahuan dan keterampilan dalam menerapkan ilmu pengetahuan yang didapat selama masa perkuliahan khususnya dalam bidang kesehatan dan keselamatan kerja.

1.5 Ruang Lingkup

Penelitian ini termasuk dalam ruang lingkup Ilmu Kesehatan Masyarakat khususnya dibidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku Keselamatan Berkendara (*safety riding*). Peneliti melakukan penelitian ini untuk mengetahui hubungan pengetahuan, sikap dan persepsi pekerja terhadap perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) sepeda motor. Penelitian ini dilakukan pada bulan Maret 2018 dengan menggunakan data kuesioner.

Populasi pada penelitian ini adalah seluruh karyawan merchandiser PT. Pinus Merah Abadi yang merupakan pengendara sepeda motor,

sedangkan yang menjadi sampel penelitian adalah seluruh karyawan PT. Pinus Merah Abadi yang mengendarai sepeda motor yang diambil secara keseluruhan dengan menggunakan metode total *sampling*.



DAFTAR PUSTAKA

- Rifal, Akhmad David Casidy, Anita Dewi P.S dan Ismi Ragil Hartanti, 2015, *Faktor Resiko yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus P.O*, Artikel Ilmiah Mahasiswa.
- Direktoral Jenderal Perhubungan Darat, 2014, *Perhubungan Darat Angka Tahun 2013*, Kementrian Perhubungan RI, Jakarta.
- Achmadi, Umar Fahmi. 2014. *Kesehatan Masyarakat : Teori dan Aplikasi*, Rajawali Pers. Jakarta
- Anonim. 2015. *Undang-undang Republik Indonesia No, 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Pustaka Mahardika. Yogyakarta.
- Agung, Ivan Muhammad. 2014. *Model Prilaku Pengendara Berisiko Pada Remaja*. Jurnal Psikologi Integratif No. 2.
- Karyani. 2015. *Faktor-faktor yang Berpengaruh pada Prilaku Aman (Safe Behaviour) di Schlumberger Hd Tahun 2005*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Indonesia.
- Arikunto, Suharsimi. 2013. *Prosuder Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Rineka Cipta. Jakarta.
- Ariwibowo, Raditya. 2013. *Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap, Terhadap Praktiik Safety Riding Awareness pada Penedara Ojek Sepeda Motor*. Jurnal Kesehatan Masyarakat No.1
- Asdar, Muhammad, Rismayanti dan Dian Sidik. 2013. *Perilaku Safety Riding Pada Siswa SMA di Kabupaten Pangkep*.
- Adi, Waskito dan Bambang Susanto, 2014. *Analisis Keselamatan Berlalu Lintas Di Lingkungan*, Jurnal Teknik Pwk, No.4
- Tribowo, Cecep dan Mitha Erlisya P. 2013. *Kesehatan Lingkungan dan K3*. Nuha Medika. Yogyakarta.
- Yogatama, Lea Agung Manggala. 2013. *Analisis Pengaruh Attitude, Subjective Norm dan Perceived Behavior Control; Terhadap Intensi Penggunaan Helm Saat Menhendarai Motor Pada Remaja Dana Dewasa Muda Di Jakarta Selatan*. Jurnal Pesat. Oktober.

- Adnani, Hariza. 2011. *Ilmu Kesehatan Masyarakat*. Nusa Medika. Yogyakarta.
- Direktorat Jenderal Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan 2014. *Profil Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan Tahun 2013*. Kementrian Kesehatan. Jakarta.
- Riyanto, Agus. 2011. *Aplikasi Metodologi Penelitian Kesehatan*. Nuha Medika. Yogyakarta/
- Sugiyono.2010. *Metodologi Penelitian Pendidikan Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Alfabeta. Bandung.
- Adinugroho, Nurcahyo, Bing Kurniawan dan Ida Wahyuni. 2014. *Faktor Ynag Berhubungan Dengan Praktik Safety Riding Pada Pengemudi Angkutan Kota*. Jurnal Kesmas No. 6.
- Agung, Bintarto. 2008. *Rendah, Budaya Keselamatan Berkendara di Indonesia*. Surya online (edisi rabu, 02 April 2008). Available : <http://www.surya.co.id>.
- Ancok, Djamaludin. 1987. *Teknik Penyusunan Skala Pengukur*. Yogyakarta : Universitas Gajah Mada, Pusat Penelitian Kependudukan.
- Ariawan, Iwan. 1998. *Besar dan Metode Sampel pada Penelitian Kesehatan*. Jakarta : Fakultas Kesehatan Masyarakat. Jurusan Biostatistik dan Kependudukan .
- AISI. 2007. *Pertumbuhan Kendaraan Bermotor*. Available : <http://www.aisi.or.id>
- Berlianto, Andry. 2007. *Safety Riding Community*. <http://www.saft.com>
- Budiono, A.M Sugeng. 2003. *Bunga Rampai Hiperkes & Keselamatan Kerja*. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro Semarang.
- Chaplin, James, P. 2005. *Kamus Lengkap Psikologi*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.
- Departemen Perhubungan Darat. 2008. *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pencegahannya di DKI Jakarta*. Available : <http://www.hubdat.web.id>
- Departemen Kesehatan. 2004. *Data Laporan Akibat Kecelakaan Jalan*. Available : <http://www.kompas.com>

- Direktorat Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJR) Mabes POLRI 2002. *Materi Seminar Epidemiologi Dan Kebijakan Yang Berkaitan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas Di jalan Raya*. Jakarta.
- Direktorat Lalu Lintas polda Metropolitan Jakarta Raya (Dilantas PMJ). 2007. *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pencegahannya di Jakarta*. Avalabel : <http://www.lantas.metro.polri.go.id>
- Fathoni, Riza. 2008. *Kenali Helm Demi Keselamatan*. Kompas Gramedia. Avalabel : <http://www.kompas.com>
- Foot, H.C, A.J Chapman and F.M. Wade. 1981. *Road Safety Research and Practice*. Preager Publisher.
- Geller, E. Scott. 2001. *The psychology of Safety Handbook*. Florida : Lewis Publisher.
- Harthana, Timbuktu. 2008. *Perlu Memahami Safety Riding*. Kompas Gramedia. Avalabel : <http://www.kompas.com>
- Lemeshow. Stanley, et al. 1997. *Besar Sampel Dalam Penelitian Kesehatan*. Terjemahan dari buku Adequacy of Sample Size in Helath Studies. Yogyakarta : Gajah Mada University Press.
- Nawangwulan, Dewi. 1998. *Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas Kendaraan di PT. Indocement Tunggal Prakarsa Tbk. Citereup Bogor 1997*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Indonesia.
- Zuhaida. 2008. *Menjadi Teman Baik*. CV. Ghyas Putera. Semarang.