

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 *Safety Driving*

2.1.1 Pengertian

Mengemudi (*driving*) adalah kemampuan dalam mengendalikan dan bagaimana mengoperasikan suatu kendaraan, baik berupa bus, truk, sepeda motor ataupun mobil (Wikipedia, encyclopedia).

Safety driving adalah perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari masalah lalu lintas. *Safety driving* merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* di design untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi.

Menurut Bintarto Agung, Presiden Direktur Indonesia Defensive Driving Center (IDDC), menyatakan bahwa pengemudi defensive tidak hanya terampil, tetapi juga mempunyai sikap mental positif yang menjauhkannya dari bahaya di jalan raya (Kompas, 28 Maret 2006).

Masih menurut Bintarto, pengemudi yang baik harus selalu memakai 4 A, yaitu *alertness* (kewaspadaan), *awareness* (kesadaran), *attitude* (tingkah laku), dan *anticipation* (mengharapkan). Seorang pengemudi harus selalu mengharapkan sesuatu yang tidak diharapkan, sehingga akan selalu waspada dan sadar serta berhati-hati dalam bertingkah laku saat mengemudikan kendaraan.

a. *Alertness* (kewaspadaan)

Dengan memiliki keterampilan dalam *safety driving*, pengemudi akan mengetahui bagaimana cara mengendalikan mobil dan keluar dari kondisi bahaya yang ada pada saat itu, karena dalam *safety driving* juga diajarkan teknik khusus mengenai *oversteering*, *understeering*, dan *recovery*. Situasi seperti tergelincir, atau menghindari jalanan yang berbatu terjal memerlukan teknik atau gerakan mengemudi yang khusus, dan ini bukan merupakan bagian yang dipersyaratkan untuk mendapatkan surat ijin mengemudi (SIM).

b. *Awareness* (kesadaran)

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

c. *Attitude* (tingkah laku)

Dengan *proactive attitude* (tingkah laku yang lebih gesit) saat berada dibelakang kemudi, diharapkan pengemudi dapat mengantisipasi potensial bahaya yang ditimbulkan oleh pengemudi lain dari pada harus melakukan tindakan yang *negative* kepada mereka (pengemudi yang lain).

d. *Anticipation* (mengharapkan)

Salah satu bagian yang sangat penting dalam *safety driving* adalah antisipasi, dimana pengemudi secara terus menerus mengamati area sekitar, untuk mengetahui adanya potensi bahaya, misalnya pejalan kaki atau pengendara

sepeda motor yang tiba-tiba membelok tanpa memberikan tanda, atau bahkan pengendara mobil didepan yang mabuk, dan tiba-tiba keluar dari jalur lalu lintas. Dalam hal ini *safety driving* mengandung arti mengantisipasi setiap kemungkinan yang akan timbul, dimana kondisi ini sebenarnya tidak pernah diharapkan oleh pengemudi.

Dari penjelasan diatas, jelas bahwa *safety driving* merupakan cara yang efektif untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan akibat pengemudi yang kurang perhatian saat mengemudi ataupun pengemudi yang kurang pengalaman.

2.1.2 Manfaat Safety Driving

Bagi karyawan yang menggunakan kendaraan perusahaan maupun kendaraan pribadi sebagai fasilitas transportasi, keselamatan dalam mengemudi merupakan bagian dari keselamatan kerja. Diperkirakan 9 dari 10 hilangnya waktu yang terjadi karena cedera, mengakibatkan libur kerja, dan tidak terhitung banyaknya karyawan yang tidak masuk kerja karena harus merawat anggota keluarganya yang cedera.

Untuk itu pemberian pelatihan mengenai *safety driving* pada sopir perusahaan akan sangat berguna untuk meningkatkan kesadaran pengemudi akan pentingnya keselamatan berkendara di jalan raya.

Adapun pelatihan *safety driving* ini ditetapkan sebagai program yang dijamin dapat menciptakan keuntungan sebagai berikut:

- a. Menurunnya jumlah kerusakan mobil perusahaan akibat tabrakan.

Menurunnya jumlah mobil perusahaan yang mengalami tabrakan akan membantu perusahaan dalam mengontrol biaya asuransi maupun biaya

perbaikan mobil menjadi lebih kecil dan berkurangnya jumlah waktu kerja yang hilang bagi pengemudi karena telah berhasil menghindari tabrakan.

- b. Menurunnya jumlah waktu absensi yang disebabkan oleh cedera (*injury*) dan waktu yang dibutuhkan untuk menginvestigasi.

Ketika sopir perusahaan terlibat dalam suatu tabrakan, nilai asuransi yang dibutuhkan akan semakin mahal. Disamping itu, tanpa melihat apakah tabrakan ini terjadi saat bekerja atau sedang tidak bekerja, akan diperlukan tingginya biaya tidak langsung yang harus dikeluarkan, yang meliputi biaya perawatan, waktu penyembuhan, biaya pelatihan, hilangnya / menurunnya produktivitas, bahkan mungkin perekrutan ulang pegawai.

- c. Kebiasaan mengemudi yang aman untuk selamanya.

Seseorang yang telah mendapatkan pelatihan *safety driving* diharapkan dapat memahami pentingnya mengemudi dengan aman, sehingga akan selalu menerapkan dalam kehidupan sehari-hari saat mengemudikan kendaraan, agar dapat terhindar dari hal-hal yang tidak diharapkan.

Berdasarkan ketiga keuntungan seperti yang disebutkan diatas, maka pengetahuan mengenai *safety driving* sangat diperlukan bagi setiap karyawan yang memiliki surat ijin mengemudi agar dapat mengemudi dengan aman.

2.1.3 Mengenali Bahaya (*Recognize Hazard*) Lalu Lintas

Salah satu aspek yang diperlukan dalam *safety driving* adalah kewaspadaan (*alertness*), dimana pengemudi diharapkan agar selalu sadar (*aware*) akan potensi bahaya lalu lintas selama mengemudi. Canada Safety Council menyatakan ada 3 (tiga) hal rumusan yang diperlukan untuk melakukan pencegahan terjadinya tabrakan

yaitu: mengenali bahaya (*recognize the hazard*), memahami cara bertahan (*understand the defence*), dan beraksi pada waktunya (*act in time*).

Menurut perspektif ilmu lalu lintas yang dikemukakan oleh Nagayama (1989) dalam *traffic situation*, ada 2 hal utama yang berkaitan dengan terjadinya kecelakaan, sehubungan dengan kebiasaan pengemudi untuk mengambil risiko selama mengemudi, yaitu: perilaku berlalu lintas dan situasi lalu lintas.

a. Perilaku berlalu lintas

Perilaku lalu lintas meliputi: pengguna jalan dan penegakan hukum. Berkaitan dengan teknologi, penggunaan *handphone* pada salah satu tangan, dan tangan yang lain mengendalikan setir, mengakibatkan pengemudi tidak dapat berkonsentrasi dengan baik. Sebagai instruktur IDDC, Bintarto menegaskan walaupun pengemudi sudah memakai *hands-free*, tetap akan membahayakan dirinya dan pengguna jalan yang lain, karena menelpon dapat mengganggu konsentrasi di jalan. Di beberapa negara, penggunaan ponsel saat mengemudi dianggap sebagai pelanggaran lalu lintas yang berat, dan bahkan dianggap illegal.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh *National Highway Transport Safety and Administration*, yang merupakan lembaga yang bertanggung jawab terhadap keselamatan berkendara di USA, menyatakan bahwa penggunaan alkohol, obat-obatan, mengantuk, sembronon dan mengemudi saat mengemudi, pengemudi usia lanjut, distraksi dari ponsel, perangkat navigasi dan *on board computer*, serta jarak pandang, kondisi pencahayaan dan pantulan merupakan beberapa faktor-faktor yang berbahaya yang dieksplorasi dan diketahui sebagai penyebab utama kecelakaan.

Pelanggaran hukum lalu lintas, seperti menyebrangi jalan ketika lampu merah menyala, membelok tanpa memberikan tanda, mengemudi melebihi batas kecepatan, dll, merupakan pelanggaran yang bisa berakibat fatal bagi pengemudi dan pengguna jalan yang lainnya. Perilaku ini timbul karena kurangnya kesadaran untuk mematuhi peraturan lalu lintas yang berlaku.

Menurut analisa yang dilakukan oleh Manchester, penyimpangan perilaku pengemudi dibagi dalam tiga jenis yaitu: ngebut (*speeding*), yang merupakan penyimpangan yang sering terjadi, pengemudi yang minum alkohol (*drink-driving*), dan pengemudi yang suka melakukan pelanggaran (*violence*) (Diana Parker & Steve Stradling).

Menurut Rasmussen and Lind (1982) yang dikutip oleh Mu'man Nuryana, menyatakan bahwa ada tiga level fungsional untuk mengendalikan isu bahaya, yaitu perilaku yang berbasis keterampilan (*skill-based*), peraturan (*rule-based*), dan pengetahuan (*knowledge-based*).

Robert Y. Kwick (1974) dalam Notoatmodjo, Soekidjo dan Sarwono, Solita (1985) menyatakan bahwa perilaku adalah tindakan atau perbuatan suatu organisme yang dapat diamati dan bahkan dapat dipelajari, perilaku tidak sama dengan sikap. Sikap hanyalah suatu kecenderungan untuk mengadakan tindakan terhadap suatu obyek dengan suatu cara yang menyatakan adanya tanda-tanda untuk menyenangkan atau tidak menyenangkan obyek tersebut, sikap hanyalah sebagian daripada perilaku manusia.

Menurut Soekidjo N dan Solita Sarwono (1985), perilaku adalah keadaan jiwa (berpendapat, berpikir, bersikap, dsb) untuk memberikan respons terhadap situasi di luar subyek tersebut. Respon ini dapat bersifat

pasif (tanpa tindakan) dan dapat pula bersifat aktif (dengan tindakan atau aksi).

b. Situasi lalu lintas

Perilaku pengemudi saat mengendarai mobil sering dipengaruhi oleh situasi lalu lintas, yang meliputi: area jalan, fasilitas keselamatan dan kondisi kendaraan, infrastruktur jalan, jarak penglihatan serta cuaca. Kondisi lalu lintas yang sepi akan memacu pengemudi untuk menambah kecepatan laju kendaraan, bahkan kadang kala pengemudi tidak mengetahui batas kecepatan yang diperbolehkan. Pada saat hujan kondisi jalan akan lebih licin jika dibandingkan ketika tidak hujan. Mengemudi pada malam hari dan pada daerah yang berkabut juga akan lebih memerlukan perhatian penglihatan yang lebih besar karena menurunnya kemampuan lapang pandang dan jarak pandang.

Pengemudi harus selalu berhati-hati pada titik-titik yang tak terlihat (*blindspot*) pada saat ingin mendahului kendaraan lain. Begitu juga harus memperhatikan titik yang tak terlihat oleh pengemudi mobil yang lain disekitarnya terutama truk. Usahakan untuk tetap dapat melihat seluruh daerah dibelakang dan samping mobil.

Keamanan dan bahaya pengemudi ditentukan oleh bagaimana mereka menginterpretasikan situasi lalu lintas sebagai landasan keselamatan dalam meramalkan pengguna jalan yang lain. Perbedaan antara dua pengemudi dalam menginterpretasikan situasi lalu lintas, dapat menyebabkan kejadian yang tidak diharapkan.

2.1.4 Faktor-faktor Penting Dalam *Safety Driving*

Seperti telah disebutkan diatas bahwa *safety driving* berkaitan dengan persiapan (*prepared*) dan kewaspadaan (*aware*). Untuk itu ada beberapa hal yang harus dipersiapkan sebelum mengemudi dan beberapa hal yang harus diwaspadai selama mengemudi.

2.1.4.1 Sebelum Mengemudi

Sebelum menjalankan kendaraan, perlu dilakukan pengecekan pada kendaraan untuk memastikan bahwa kendaraan dalam keadaan prima, sehingga nantinya dapat berkendara secara nyaman dan mencegah hambatan yang mungkin terjadi selama perjalanan akibat keteledoran pengecekan, karena gangguan kecil pada komponen mobil dapat memperbesar kecelakaan. Adapun hal-hal yang perlu dilakukan pengecekan adalah sebagai berikut:

- 1) Memanaskan mesin kendaraan sekitar 10 – 15 menit.

Jangan terlalu lama memanaskan mobil, karena selain memboroskan bahan bakar, juga asap knalpot dapat membahayakan pernafasan.

- 2) Memeriksa ban mobil.

Menurut Bintarto dalam harian Kompas, 28 Maret 2006, menyatakan jika mobil harus bekerja keras, maka tekanan ban harus di cek setiap hari, tetapi jika hanya dipakai ke kantor dan tidak berkeliling, maka tekanan ban perlu diukur setiap 4 – 6 hari. Pengukuran tekanan ban sebaiknya dilakukan ketika ban dalam keadaan dingin, kemudian tambahkan udara sesuai kekurangan ketika ban juga masih dingin. Jadi idealnya setiap orang yang mempunyai mobil harus mempunyai alat pengukuran tekanan ban. Ketika mobil sudah

dijalankan ketempat pompa ban, kondisi ban sudah dalam keadaan panas. Tekanan ban yang tidak pas, baik kelebihan maupun kekurangan, bias menyebabkan pecah ban. Sedangkan risiko yang paling ringan adalah dapat memperpendek umur ban dan mobil berjalan tidak stabil.

- 3) Memeriksa bagian bawah kendaraan, untuk mengetahui adanya kemungkinan adanya kebocoran kecil.
- 4) Memastikan kaca spion mobil dalam posisi yang tepat dan dalam keadaan bersih. Begitu juga dengan jendela mobil, sehingga tidak menghalangi pandangan.
- 5) Mengikat barang-barang yang mungkin bisa terjatuh saat kendaraan di rem mendadak.
- 6) Selalu menyediakan perlengkapan seperti ban cadangan, dongkrak dan alat-alat perkakas, untuk mengantisipasi kerusakan ringan di jalan.
- 7) Menyiapkan surat-surat kendaraan seperti SIM, STNK dan KTP selalu *update* dan simpan ditempat yang mudah untuk ditemukan.
- 8) Mengenakan sabuk pengaman secara benar, dan pastikan penumpang yang lain juga mengenakan sabuk pengaman. Sabuk pengaman (*seat belt*) yang baik harus memiliki pengait yang kuat yang terbuat dari besi, sehingga tidak mudah lepas atau patah saat terjadi hentakan yang keras. Sedangkan ujung yang terpasang pada plat body harus terkancing dengan baik.
- 9) Jika kendaraan dilengkapi dengan *system anti-lock brake / anti breaking system (ABS)*, jangan tunggu sampai keadaan darurat, lakukan pengetesan dengan cara menghentikan mobil secara cepat. Sebaiknya pengetesan dilakukan pada jalan yang licin dan saat hujan di pelataran parkir yang

kosong, untuk mengetahui apakah ABS berfungsi dengan baik ketika rem diinjak dengan sekuat-kuatnya.

2.1.4.2 Pada Saat Mengemudi

Ketika mengemudikan kendaraan di jalan umum, harus disadari bahwa harus berbagi jalan dengan orang lain. Untuk itu pengemudi harus tetap bersikap sopan, mentaati peraturan lalu lintas, dan tidak terpancing dengan situasi di jalan, misalnya jangan terpancing pada orang yang memaksa ingin mendahului. Bintarto menyatakan, perbedaan waktu antara mengemudi dan tidak mengemudi tidak sampai 5 (lima) menit. Dengan mengemudi, berarti kita sudah merisikokan diri kita kedalam situasi yang berbahaya. Berikut ini adalah hal-hal yang perlu untuk diperhatikan pada saat mengemudikan kendaraan:

- 1) Konsentrasi dan tenang saat mengemudi dan jangan lakukan aktivitas yang dapat mengganggu konsentrasi mengemudi seperti menerima telephone atau bercanda yang berlebihan, dan jangan terpancing untuk menyalip mobil lain secara kasar.
- 2) Mengemudi dengan kedua tangan pada posisi jam 3 dan jam 9. Posisi ini direkomendasikan karena memungkinkan pengemudi untuk mengontrol mobil secara maksimum ketika harus bermanuver dengan cepat ketika menghindari kecelakaan. Kebiasaan yang salah dari para pengemudi kendaraan roda empat adalah memegang lingkaran kemudi dengan satu tangan. Selain itu, kalau mobil hendak belok, telapak tangan biasanya dibalik keatas untuk memutar kemudi sehingga kemudi kedua tangan terhadap setir mobil menjadi tidak optimal. Cara lain untuk mengontrol kemudi yaitu dengan

teknik yang sering digunakan oleh pembalap, yaitu dengan mendekatkan jok dengan kemudi sehingga pergelangan tangan dapat diletakkan di kemudi, dengan lengan terentang dan punggung bersandar di jok. Posisi ini dapat mencegah tangan cepat terasa lelah saat mengemudi, dan merupakan posisi yang optimum untuk melakukan manuver menghindar secara mendadak..

3) Pandangan Mata (*Scanning*)

Pada saat mengemudi harus diikuti dengan sikap berhati-hati dan konsentrasi, salah satunya adalah waspada terhadap situasi lalu lintas. Dengan melatih pandangan mata, maka akan dapat memprediksi situasi yang bakal terjadi dijalanan pada saat mengemudi, dan dapat merencanakan tindakan yang tepat ketika menghadapi kondisi yang berbahaya, sehingga dapat mengurangi risiko kecelakaan. Berikut ini adalah hal-hal yang harus diperhatikan untuk melatih pandangan mata pada saat mengemudi:

a) Mata mengawasi arah depan.

Pandangan mata harus diarahkan jauh kedepan secara menyeluruh, tidak hanya memperhatikan mobil didepan kendaraan saja, tetapi juga lalu lintas didepan kendaraan tersebut, dengan tujuan agar dapat melihat perubahan yang terjadi dibadan jalan dengan jelas. Hal ini berguna untuk meningkatkan kewaspadaan dan memberikan kesempatan untuk bereaksi sehingga dapat memperkecil kemungkinan untuk menabrak mobil didepan yang berhenti mendadak.

b) Pada saat melaju dengan kendaraan lain, pandangan mata diarahkan kekiri dan kekanan serta mengusahakan agar menghilangkan rintangan yang dapat mengganggu pandangan.

- c) Mengecheck kaca spion setiap setengah menit untuk melihat keadaan lalu lintas.
 - d) Ketika kendaraan melalui persimpangan, pindahkan arah pandang, sehingga mengetahui aktivitas setiap pengguna jalan yang dapat mempengaruhi situasi dipersimpangan.
 - e) Saat kendaraan bergerak mundur dan hendak berbelok, arahkan pandangan kesekitar lokasi.
- 4) Memberikan kesempatan pada mobil *emergency* seperti ambulance, mobil polisi atau kendaraan lain yang memberikan *signal flashing*, dengan cara mengambil jalur sebelah kiri.

5) Menyalip:

Menyalip bisa jadi merupakan tindakan yang paling berbahaya pada saat mengemudi. Saat hendak menyalip gunakan jalur kiri untuk mengemudi dan gunakan jalur sebelah kanan untuk menyalip atau melewati kendaraan yang lain. Bila tidak berusaha atau tidak bisa melewati mobil yang ingin dilewati dalam kurang satu menit, harus kembali ke jalur kiri dan biarkan kendaraan lain lewat. Arahkan pandangan meluas ke kiri dan ke kanan, dan check spion untuk memastikan kondisi lalu lintas.

6) Menjaga jarak:

Jagalah jarak kendaraan dengan mobil didepan, serta arahkan pandangan ke titik-titik keramaian untuk mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan. Cara yang paling mudah untuk menjaga jarak yaitu dengan alat bantu statis dipinggir jalan seperti tiang listrik atau pohon. Ketika mobil yang melaju didepan melewati pohon tersebut, hitung sebagai 0 detik, dengan hitungan

seribu satu, seribu dua, seribu tiga, dst. Bila 3 detik kemudian atau lebih kendaraan yang anda kemudikan melewati pohon tersebut, maka anda berada pada jarak yang aman dengan mobil didepan, tetapi jika kurang dari 3 detik maka anda mungkin harus mengurangi tekanan gas pedal. Teknik ini dikenal dengan “*three second rule*”, yang artinya buatlah jarak mobil 3 detik dari mobil didepan. Pada kondisi hujan, berkabut atau kondisi berbahaya lainnya, hitungan harus dinaikkan menjadi 5 detik. Pada umumnya orang akan beraksi terhadap *emergency* kondisi paling tidak dalam setengah detik. Table berikut ini adalah daftar jarak aman kendaraan pada saat kendaraan dijalankan pada kecepatan-kecepatan tertentu.

Pengemudi pada waktu mengikuti atau berada di belakang kendaraan lain, wajib menjaga jarak dengan kendaraan yang berada didepannya (Pasal 62 PP No. 43 Tahun 1993).

Tabel 2.1
Jarak Aman Berkendara Berdasarkan Kecepatan Laju Mobil

Kecepatan	Jarak Minimal	Jarak Aman
30 km / jam	15 meter	30 meter
40 km / jam	20 meter	40 meter
50 km / jam	25 meter	50 meter
60 km / jam	40 meter	60 meter
70 km / jam	50 meter	70 meter
80 km / jam	60 meter	80 meter
90 km / jam	70 meter	90 meter
100 km / jam	80 meter	100 meter
110 km / jam	90 meter	110 meter
120 km / jam	100 meter	120 meter

Sumber: Oto.co.id

7) Menghindari bahaya

Bahaya adalah situasi atau system di dalam mana tidak ada sebuah yang diduga potensial dapat melukai manusia atau elemen-elemen fisik system padahal tidak dikehendaki (Hale and Glendon, 1987). Bahaya merupakan sesuatu yang *omnipresent* (selalu mungkin terjadi), sedangkan keselamatan tidak dapat diterjemahkan secara sederhana sebagai ketidakadaan bahaya. Oleh karena itu keselamatan didefinisikan sebagai situasi dimana system berada dibawah kendali dan proses melukai tidak dimulai.

Jika persepsi orang terhadap keselamatan dalam lingkungan teknik sudah dikenal dengan adanya pengendalian bahaya, maka tentu saja hal ini dapat diterapkan pada pengguna lalu lintas dalam upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan dengan melakukan pengendalian bahaya. Dalam hal ini upaya pengendalian lebih ditekankan untuk menghindari bahaya itu sendiri, seperti yang tersebut dibawah ini:

- a) Jangan mengemudi disamping kendaraan besar (truk, bis, dll), dalam jangka waktu yang lama kecuali sangat diperlukan, karena kemungkinan pengemudi mobil besar tersebut tidak mengetahui kalau ada kendaraan disamping mobil yang dikemudikannya. Hal ini sangat berbahaya terutama ketika truk tersebut hendak membelok, dimana dapat memotong jalan secara keseluruhan.
- b) Sebaliknya, jika selalu diikuti oleh pengemudi mobil yang berjarak dekat dengan kendaraan kita, sebaiknya mengambil jalur lalu lintas yang lain atau menghindari dari mobil tersebut. Namun jika tidak memungkinkan,

perlambat laju kendaraan dengan tetap menjaga jarak yang aman dengan mobil didepan, agar mobil dibelakang dan mobil yang kita kemudikan tetap aman jika harus berhenti secara mendadak.

c) Menghindari mobil yang kelihatan rusak atau dalam kondisi yang tidak sempurna. Pepatah mengatakan nilai seorang pengemudi dilihat dari kondisi mobilnya. Jika kondisi body mobil penyok dan jendela kotor mengidentifikasi pemilik yang tidak perhatian dan juga mengisyaratkan pengemudinya tidak memiliki keahlian mengemudi yang memadai (poor driving skill).

d) Menghindari mobil yang dikemudikan dengan sering berpindah-pindah jalur di jalan yang sepi atau terlalu lama saat berada dipersimpangan, karena kemungkinan pengemudinya dalam keadaan mabuk, lelah atau sedang menelephone saat mengemudi.

e) Jika memungkinkan, hindari objek-objek yang berada dijalan seperti tas plastik, tali / tambang, bahkan benda yang biasa seperti ranting karena dapat menimbulkan bahaya. Plastik yang terlindas dapat tersembunyi dibawah mobil dan bisa menjadi benda yang sangat berbahaya sewaktu-waktu, tali / tambang dapat melilit disekitar roda mobil, dan benda-benda yang tampaknya biasa-biasa saja dan tak berbahaya kemungkinan dapat menyebabkan bocornya ban mobil atau bahkan tangki bahan bakar.

2.1.4.3 Memarkir Kendaraan

1) Jika ingin memarkir kendaraan, pastikan tidak ada halangan / kendaraan lain yang menghalangi.

- 2) Memarkir kendaraan ditempat parkir yang aman, dan arahkan pandangan kesekitar lokasi saat memosisikan kendaraan untuk parkir.
- 3) Jika parkir ditempat yang disengat matahari, lepaskan *wiper* karena panas matahari bisa menyebabkan karet penghapus kaca tersebut lengket dikaca.

2.1.4.4 Penggunaan Jalur Jalan

Tata cara berlalu lintas di jalan adalah dengan mengambil jalur jalan sebelah kiri, Pengguna jalan selain jalur sebelah kiri hanya dapat dilakukan apabila:

- 1) Pengemudi bermaksud akan melewati kendaraan didepannya.
- 2) Ditunjuk atau ditetapkan oleh petugas yang berwenang, untuk digunakan sebagai jalur kiri yang bersifat sementara. (Pasal 51 PP No. 43 Tahun 1993).

2.1.4.5 Tata Cara Melewati Kendaraan Lain

Pengemudi yang akan melewati kendaraan lain harus mempunyai pandangan bebas dan menjaga ruang yang cukup bagi kendaraan yang dilewatinya. Pengemudi tersebut dapat mengambil lajur atau jalan sebelah kanan dari kendaraan yang dilewatinya. Dalam keadaan tertentu pengemudi dapat mengambil lajur atau jalur jalan sebelah kiri dengan tetap memperhatikan keselamatan lalu lintas, keadaan tertentu sebagaimana berikut dapat dilakukan bila:

- 1) Lajur sebelah kanan atau lajur paling kanan dalam keadaan macet.
- 2) Bermaksud akan belok kiri.

Apabila kendaraan yang akan dilewati telah memberi isyarat akan mengambil lajur atau jalur jalan sebelah kanan, pengemudi sebagaimana dimaksud mempunyai

pandangan bebas untuk melewati, pada saat yang bersamaan dilarang melewati kendaraan tersebut.

Pengemudi harus memperlambat kendaraannya apabila akan melewati, seperti: kendaraan umum yang sedang berada pada tempat turun-naik penumpang dan kendaraan tidak bermotor yang ditarik oleh hewan, hewan yang ditunggangi, atau hewan yang digiring (Pasal 53 PP No. 43 Tahun 1993).

Pengemudi mobil bus sekolah yang sedang berhenti untuk menurunkan dan atau menaikkan anak sekolah wajib menyalakan tanda lampu berhenti mobil bus sekolah. Pengemudi kendaraan yang berada dibelakang mobil bus sekolah yang sedang berhenti sebagaimana dimaksud wajib menghentikan kendaraannya.

Pengemudi dilarang melewati apabila kendaraan lain di persimpangan atau persilangan sebidang dan kendaraan lain yang sedang memberi kesempatan menyebrang kepada pejalan kaki atau pengendara sepeda (Pasal 55 PP No. 43 Tahun 1993).

Pengemudi yang akan dilewati kendaraan lain wajib memberikan ruang gerak yang cukup bagi kendaraan yang akan melewati dan memberi kesempatan atau menjaga kecepatan sehingga dapat dilewati dengan aman (Pasal 56 PP No. 43 Tahun 1993).

2.1.4.6 Tata Cara Berpapasan

Pengemudi yang berpapasan dengan kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah yang tidak dipisahkan secara jelas, harus memberikan ruang gerak yang cukup disebelah kanan kendaraan. Jika pengemudi terhalang oleh sesuatu

rintangan atau pemakai jalan lain didepannya, harus mendahulukan kendaraan yang datang dari arah berlawanan (Pasal 57 PP No. 43 Tahun 1993).

Pada jalan tanjakan atau menurun yang tidak memungkinkan bagi kendaraan untuk saling berpapasan, pengemudi kendaraan yang arahnya turun harus memberi kesempatan jalan kepada yang menaik (Pasal 58 PP No. 43 Tahun 1993).

2.1.4.7 Tata Cara Membelok

Pengemudi yang akan membelok atau membalik arah, harus mengamati situasi lalu lintas di depan, samping dan belakang kendaraan dan memberi isyarat dengan lampu petunjuk arah atau isyarat lengannya.

Pengemudi yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping, harus mengamati situasi lalu lintas di depan, samping dan belakang kendaraan serta memberikan isyarat.

Pengemudi dapat langsung belok ke kiri pada setiap persimpangan jalan, kecuali ditentukan lain oleh rambu-rambu atau alat pemberi isyarat lalu lintas pengatur belok kiri (Pasal 59 PP No. 43 Tahun 1993).

2.1.4.8 Tata Cara Memperlambat Kendaraan

Pengemudi yang akan memperlambat kendaraannya, harus mengamati situasi lalu lintas disamping dan belakang kendaraan serta memperlambat kendaraan dengan cara yang tidak membahayakan kendaraan lain (Pasal 60 PP No. 43 Tahun 1993).

2.2 Karakteristik Pengemudi

Faktor yang berkontribusi besar terhadap terjadinya kecelakaan adalah perilaku pengemudi dalam berlalu lintas yang juga disebut sebagai dispositional faktor (watak). Perilaku seseorang dibentuk oleh sikap, yang sangat mempengaruhi oleh pengalaman pendidikan. Selain itu faktor umur, pengalaman mengemudi, dan pekerjaan, pelatihan juga menjadi karakteristik dan tolak ukur perilaku seseorang dalam mengemudi.

2.2.1 Umur

Sering kita mendengar terjadinya kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pengemudi pemula yang berusia muda. Kebanyakan mereka menabrak dinding atau mengemudi keluar dari jalur lalu lintas. Menurut Reima Lehtimäki, Soila Juden-Tupakka, and Matti Tolvanen (2005), menyatakan bahwa penyebab kejadian kecelakaan pada pengemudi pemula yang berusia muda adalah karena kurangnya pengetahuan, mengenali risiko bahaya, dan kurangnya pengalaman dalam mengemudi. Dan sebagian lagi karena usia yang berhubungan dengan gaya hidup, teman sebaya, dan proses sosialisasi.

Penelitian yang dilakukan oleh Kietrato SC (1986), menyatakan bahwa umur berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan kerja. Menurut Suma'mur, berdasarkan statistic terlihat bahwa pada pekerja usia muda sering terjadinya kecelakaan kerja bila dibandingkan dengan pekerja dengan usia yang lebih tua.

Begitu juga dengan kejadian kecelakaan lalu lintas dimana sebagian besar tabrakan terjadi pada pengemudi pemula yang masih muda. Di UK dilaporkan 4,4% populasi pengemudi berusia 17-21 tahun, dan dari kejadian kecelakaan lalu lintas

13% diantaranya adalah pengemudi yang masih muda, yang mengakibatkan 17% mengalami luka yang sangat serius atau meninggal.

Faktor umur mempunyai hubungan langsung dengan daya nalar dan pengetahuan seseorang. Semakin matang usia seseorang, biasanya cenderung bertambah pengetahuan dan tingkat kedewasaannya. Menurut Sari R. (1996), berpendapat bahwa tingkat pengetahuan seseorang pada usia 25-45 tahun merupakan usia yang paling ideal bagi seseorang untuk menguasai pengetahuan dengan baik. Menurut Gunarsa, Singgih (1991), seluruh perkembangan manusia dibagi dalam tujuh tahap: prasekolah (0-6 tahun), masa sekolah (6-12 tahun), masa remaja (12-18 tahun), masa remaja lanjut (18-21 tahun), masa dewasa muda (21-40 tahun), masa dewasa madya (40-60 tahun), dan masa usia lanjut (>60 tahun).

Siagian (1987), menyatakan bahwa semakin bertambah usia, semakin mampu menunjukkan kematangan jiwa (makin bijaksana, makin mampu berfikir rasional, makin mampu mengendalikan emosi, makin toleran terhadap pandangan dan perilaku yang berbeda dari dirinya sendiri serta sifat-sifat lain yang menunjukkan kematangan intelektual dan psikologis).

Ada suatu keyakinan meluas bahwa produktivitas merosot sejalan dengan makin tuanya usia seseorang. Tetapi hal itu tidak terbukti karena banyak orang yang sudah tua tapi masih energik (Rivai, 2003). Memang diakui bahwa pada usia muda seseorang lebih produktif dibandingkan katika usia tua. Faktor umur mempunyai hubungan langsung dengan logika berfikir dan pengetahuan seseorang. Semakin matang usia seseorang biasanya cenderung bertambah pengetahuan dan tingkat kedewasaannya. Kemampuannya mengendalikan emosi psikisnya dapat mengurangi terjadinya kecelakaan.

Menurut Hurlock (1994), semakin tua usia seseorang, akan mengalami penurunan fungsi fisiologis, fungsi batin dan fisik sehingga kemampuan untuk menyerap ilmu juga menurun jika dibandingkan golongan usia muda. Potensi terjadinya kecelakaan fatal dapat terjadi pada usia ini. Kesalahan kerja yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja biasanya jauh lebih fatal pengaruhnya jika pekerja termasuk usia lanjut (Depnaker, 1995). Hasil penelitian Nicole D & Pearl G (1987) pada pekerja konstruksi menyatakan bahwa perilaku dan kinerja tenaga kerja dalam keselamatan berhubungan erat dengan sikap dan umur tenaga kerja.

2.2.2 Pendidikan

Menurut Green, 1980, tingkat pendidikan merupakan faktor predisposisi seseorang berperilaku, sehingga latar belakang pendidikan merupakan faktor yang mendasar untuk memotivasi terhadap perilaku atau memberikan referensi pribadi dalam pengalaman belajar seseorang.

Semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka akan semakin tinggi pula tingkat pengetahuannya, sehingga akan mudah untuk menerima dan mengembangkan pengetahuan serta teknologi. Seseorang yang memiliki pendidikan yang tinggi diasumsikan akan semakin bijak dalam mengambil keputusan.

Yang dimaksud dengan pendidikan dalam hal ini adalah pendidikan formal yang diperoleh di sekolah. Menurut M.J Langvert (1976), menyatakan bahwa pendidikan adalah setiap usaha, pengaruh, perlindungan, dan bantuan yang diberikan kepada anak didik menuju kedewasaan (Notoatmodjo, 1993). Dari definisi diatas kedewasaan mempunyai ciri mental, fisik, social, moral, dan emosional.

Tingkat pendidikan seseorang menentukan luasnya pengetahuan serta bagaimana sikap dan perilaku. Seseorang yang berpendidikan rendah akan susah untuk menyerap suatu inovasi baru sehingga akan mempersulit dalam mencapai perubahan seperti yang diharapkan.

2.2.3 Pelatihan

Michael McHale, Group Communication Manager, BMW of North America, LLC, menyatakan bahwa pelatihan *safety driving* merupakan salah satu cara yang paling penting untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan lalu lintas, walaupun saat ini telah banyak mobil-mobil dilengkapi berbagai macam system pengaman.

Komang Ferry (2004), menyatakan bahwa dalam pelatihan *safety driving* bukan semata diajarkan soal teknik mengemudi yang baik, tetapi juga mengenai bagaimana menekan tingkat emosi seorang pengemudi. Menurut Reima Lehtimaki, Soila Juden-Tupakka, and Matti Tolvanen (2005), menyatakan bahwa dengan pelatihan *safety driving* dapat mempengaruhi seseorang dalam meningkatkan perilaku mengemudi di jalan raya. Pelatihan mengenai *safety driving* ini harus diulang (*refresh*) tiap 2 tahun.

Banyak alternative yang dapat digunakan untuk memberikan pelatihan mengenai *safety driving*, diantaranya melalui kursus private, sekolah mengemudi, kelompok organisasi mengemudi, pelatihan melalui computer maupun melalui *website instruction*.

Pelatihan merupakan komponen utama dari beberapa program keselamatan dan kesehatan kerja. Menurut ILO, 1998, dengan pendidikan dan pelatihan, pekerja mengetahui faktor-faktor bahaya di tempat kerja, risiko bahaya, kerugian akibat

kecelakaan yang ditimbulkan, bagaimana cara kerja yang baik, serta mengetahui tanggung jawab dan tugas dari manajemen dalam meningkatkan kewaspadaan mereka terhadap bahaya potensial.

Menurut Bird and germain (1990), ada beberapa keuntungan bagi para manajer jika memberikan pelatihan yang tepat, diantaranya:

- a. Departemen yang dipimpin akan lebih efisien.
- b. Kecelakaan akan dapat dieliminasi atau paling tidak diturunkan. Dengan pelatihan yang tepat, para pekerja mengetahui bahaya dari pekerjaannya dan tahu apa yang harus dilakukan terhadap bahaya tersebut.
- c. Moral pekerja dan tim kerjanya akan meningkat dan kepuasan terhadap pekerjaan akan meningkat.
- d. Bekerja menjadi lebih mudah.
- e. Kekuatan kerja akan menjadi lebih fleksibel. Pekerja akan diberi pelatihan di semua tahap pekerjaan, mereka bisa lebih siap dipindahkan dari satu pekerjaan ke pekerjaan yang lain dalam kelompok.

Pekerja yang tidak mendapatkan pelatihan mempunyai kecenderungan lebih besar untuk melakukan tindakan tidak aman yang menjadi salah satu pemicu terjadinya kecelakaan (Lubis, 2000). Salah satu cara yang dapat dilakukan untuk mengurangi sampai mungkin meniadakan terjadinya kecelakaan adalah dengan memberikan pelatihan. Puspitasari (2001), menyatakan pendapatnya bahwa pelatihan merupakan kunci utama untuk mengatur, mengendalikan, dan mengubah perilaku manusia.

Dari penelitian Levitt and Parker, dikembangkan 7 pedoman mengurangi kecelakaan, salah satunya adalah para manajer sebaiknya memberikan pelatihan bagi

pekerja baru, yang menekankan pada aspek *safety*, metode kerja dan bahayanya. Statistic dari penelitiannya menunjukkan adanya hubungan kuat antara pelatihan tersebut dengan berkurangnya biaya kecelakaan.

2.2.4 Pengalaman mengemudi

Menurut teori Max Webber yang dikemukakan oleh Ritzer (1983), menyatakan bahwa setiap individu akan melakukan suatu tindakan berdasarkan lama kerjanya atau pengalamannya (Nurhayati, 1997). Seseorang yang baru belajar mengemudi akan memiliki pengetahuan dan pengalaman yang lebih sedikit dalam mengemudi dan bagaimana cara mengantisipasi setiap bahaya, bila dibandingkan dengan orang yang sudah bertahun-tahun mengemudikan mobil.

Jenkin (1979), dalam penelitiannya menyatakan bahwa meningkatnya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi pemula berusia muda terjadi karena sedikitnya pengalaman mereka dalam mengemudi. Peter Kissinger, President and CEO, AAA Foundation for Traffic Safety, menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh nomor satu bagi pengemudi berusia muda yang belum berpengalaman.

2.3 Perilaku

Perilaku pada dasarnya berorientasi pada tujuan. Dengan perkataan lain, perilaku kita pada umumnya dimotivasi oleh suatu keinginan untuk mencapai tujuan tertentu. Tujuan spesifik tersebut tidak selalu diketahui secara sadar oleh individu yang bersangkutan (Winardi, 2004).

Berikut merupakan definisi perilaku sebagai hasil dari konstruksi teori-teori dan riset, sebagai berikut:

- Perilaku merupakan sesuatu yang disebabkan karena sesuatu hal
- Perilaku ditunjukkan ke arah sasaran tertentu
- Perilaku yang dapat diobservasi dapat diukur
- Perilaku yang tidak langsung dapat diobservasi (contoh berpikir, melaksanakan persepsi) juga penting dalam rangka mencapai tujuan-tujuan
- Perilaku dimotivasi

Skinner (1938) seorang ahli psikologi merumuskan bahwa perilaku merupakan respons atau reaksi seseorang terhadap stimulus (rangsangan dari luar), oleh karena perilaku itu terjadi melalui proses adanya stimulus terhadap organisme dan kemudian organisme tersebut merespons. Respons dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

- *Respondent respons* atau *reflexive*, yaitu respons yang timbulkan oleh rangsangan-rangsangan (stimulus) tertentu. Misalnya cahaya terang menyebabkan mata tertutup. Respons ini mencakup perilaku emosional, misalnya mendengar berita musibah menjadi sedih.
- *Operant respons* atau *instrumental respons*, yaitu respons yang timbul dan berkembang kemudian diikuti oleh stimulus atau perangsang tertentu. Misalnya apabila petugas kesehatan melaksanakan tugasnya dengan baik kemudian memperoleh penghargaan dari atasannya, maka petugas kesehatan tersebut akan lebih baik dalam melaksanakan tugasnya.

Dilihat dari bentuk respons terhadap stimulus ini, maka perilaku dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

- Perilaku tertutup, yaitu respons seseorang terhadap stimulus dalam bentuk terselubung atau tertutup. Respons atau reaksi terhadap stimulus ini masih terbatas pada perhatian, persepsi, pengetahuan/kesadaran, sikap yang terjadi pada orang yang menerima stimulus tersebut, dan belum diamati secara jelas oleh orang lain.
- Perilaku terbuka, yaitu respons seseorang terhadap stimulus dalam bentuk tindakan nyata atau terbuka. Respons terhadap stimulus tersebut sudah jelas dalam bentuk tindakan atau praktek, yang dengan mudah dapat diamati dan dilihat oleh orang lain (Notoatmodjo, 2003).

2.3.1 Determinan Perilaku

Faktor penentu atau determinan perilaku manusia sulit untuk dibatasi karena perilaku merupakan resultansi dari berbagai faktor, baik internal maupun eksternal (lingkungan). Secara lebih terinci perilaku manusia sebenarnya merupakan refleksi dari berbagai gejala kejiwaan, seperti pengetahuan keinginan, kehendak, minat, motivasi, persepsi, sikap dan sebagainya. Namun demikian pada realitasnya sulit dibedakan atau dideteksi gejala kejiwaan yang menentukan perilaku seseorang. Apabila ditelusuri lebih lanjut, gejala kejiwaan tersebut ditentukan atau dipengaruhi oleh berbagai faktor lain, diantaranya adalah faktor pengalaman, keyakinan, sarana fisik, sosio-budaya masyarakat dan sebagainya (Notoatmodjo, 2003).

2.3.2 Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku

Menurut teori Lawrance Green dan kawan-kawan (1980) menyatakan bahwa perilaku manusia dipengaruhi oleh dua faktor pokok, yaitu faktor perilaku (*behaviour causes*) dan faktor diluar perilaku (*non behaviour causes*). Selanjutnya perilaku itu sendiri ditentukan atau terbentuk dari 3 faktor yaitu:

- Faktor predisposisi (*predisposing factors*), yang mencakup pengetahuan, sikap dan sebagainya.
- Faktor pemungkin (*enabling factor*), yang mencakup lingkungan fisik, tersedia atau tidak tersedianya fasilitas-fasilitas atau sarana-sarana keselamatan kerja, misalnya ketersedianya APD, pelatihan dan sebagainya.
- Faktor penguat (*reinforcement factor*), faktor-faktor ini meliputi undang-undang, peraturan-peraturan, pengawasan dan sebagainya (Notoatmodjo, 2003).

2.4 Pengetahuan (*Knowledge*)

2.4.1 Definisi Pengetahuan

Pengetahuan adalah hasil dari tahu yang terjadi setelah melakukan penginderaan suatu objek tertentu. Pengetahuan dapat diperoleh melalui pendidikan formal seperti sekolah, termasuk didalamnya pendidikan ekstrakurikuler. Pendidikan informal dapat didapat dari orang lain melalui pendengaran atau informasi, melihat, dan meraba, baik secara langsung maupun tidak langsung melalui alat media cetak maupun elektronik (Notoatmodjo, 1993). Pendapat lain tentang definisi pengetahuan dikemukakan oleh Skinner (Notoatmodjo, 1993), yang menyatakan bahwa bila

seseorang dapat menjawab pertanyaan mengenai suatu bidang tertentu dengan lancar baik secara lisan maupun tulisan, maka ia dikatakan mengetahui bidang tersebut.

Menurut Green, et al (1980), peningkatan pengetahuan tidak selalu menyebabkan perubahan perilaku tetapi pengetahuan sangat penting diberikan sebelum individu melakukan suatu tindakan. Tindakan akan sesuai dengan pengetahuan apabila individu menerima isyarat yang cukup kuat memotivasi dia bertindak sesuai dengan pengetahuannya.

Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang (*overt behavior*). Berdasarkan pengalaman dan penelitian, terbukti bahwa perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng daripada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan. Pengetahuan yang tercakup dalam domain kognitif mempunyai 6 (enam) tingkatan, yaitu:

a. Tahu (*know*)

Tahu (*know*) merupakan tingkat pengetahuan yang paling rendah sebagai pengingat suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Termasuk dalam pengetahuan ini adalah mengingat kembali (*recall*) terhadap sesuatu yang spesifik dari seluruh bahan yang dipelajari atau rangsangan yang telah diterima.

b. Memahami (*Comprehension*)

Merupakan kemampuan untuk menjelaskan dengan benar tentang objek yang diketahui dan dapat menginterpretasikan materi tersebut dengan benar.

c. Aplikasi (*Application*)

Merupakan kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi atau kondisi yang sebenarnya.

d. Analisa (*Analysis*)

Analisis adalah kemampuan untuk menjabarkan materi atau suatu objek kedalam komponen-komponen tetapi masih dalam suatu struktur organisasi.

e. Sintensis (*Synthensis*)

Merupakan kemampuan untuk meletakkan atau menghubungkan bagian-bagian secara keseluruhan kedalam bentuk atau formulasi yang baru.

f. Evaluasi (*Evaluation*)

Merupakan kemampuan untuk melakukan penilaian terhadap suatu materi.

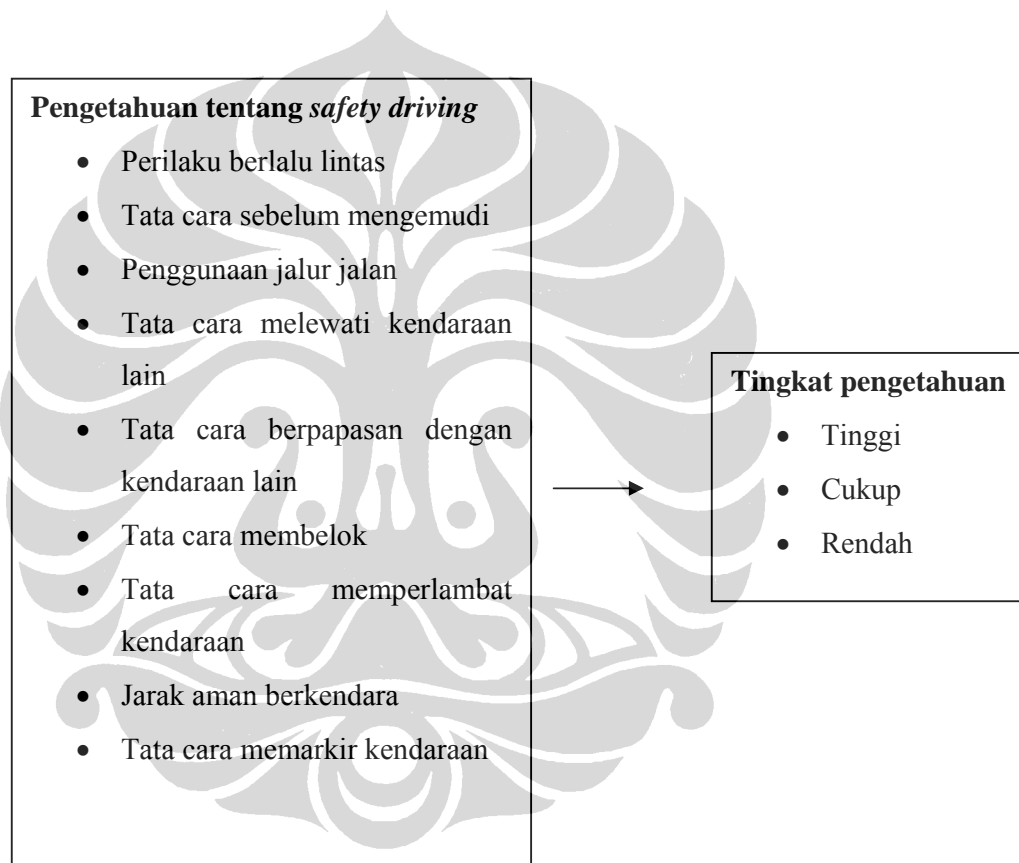
2.4.2 Pengukuran Pengetahuan

Morgan berpendapat bahwa pengetahuan seseorang dapat diukur dengan 2 (dua) cara yaitu dengan menggunakan kuesioner dan dengan pengamatan langsung terhadap perilaku obyek yang diteliti ataupun dengan wawancara dan kemudian memberikan bobot / nilai pada masing-masing pertanyaan tersebut. Materi kuesioner berisi tentang pengetahuan responden tentang bagaimana mengemudi yang aman. Pertanyaan penelitian yang digunakan untuk mengukur pengetahuan dapat bersifat subyektif dan obyektif. Pertanyaan subyektif berbentuk pertanyaan esai, sedangkan pertanyaan obyektif berbentuk pertanyaan pilihan ganda, benar atau salah, dan menjodohkan. Pertanyaan obyektif lebih disenangi karena lebih mudah untuk diukur dan dinilai.

BAB III

KERANGKA KONSEP DAN DEFINISI OPERASIONAL

3.1 Kerangka Konsep



Gambar: 3.1 Kerangka Konsep

3.2 Definisi Operasional

Tabel 3.1 Definisi Operasional

No	Variabel	Definisi Operasional	Hasil Ukur	Cara Ukur
1.	Perilaku berlalu lintas	Pengetahuan responden mengenai bagaimana perilaku berlalu lintas yang aman dan sesuai dengan prosedur tata cara berlalu lintas.	1. Pengetahuan rendah (score <5) 2. Pengetahuan tinggi (score ≥5-9)	Kuesioner
2.	Tata cara sebelum mengemudi	Pengetahuan responden dalam mengetahui tata cara sebelum mengemudi untuk memastikan kendaraan dalam kondisi prima dan siap untuk digunakan.	1. Pengetahuan rendah (score 1) 2. Pengetahuan tinggi (score >2-4)	Kuesioner
3.	Penggunaan jalur jalan	Pengetahuan responden dalam mengetahui penggunaan jalur jalan yang baik dan benar.	1. Pengetahuan rendah (score 1) 2. Pengetahuan tinggi (score ≥2-3)	Kuesioner
4.	Tata cara melewati kendaraan lain	Pengetahuan responden dalam mengetahui tentang tata cara melewati kendaraan lain untuk menghindari potensi bahaya untuk kendaraan lain dan diri sendiri.	1. Pengetahuan rendah (score 1) 2. Pengetahuan tinggi (score >2-4)	Kuesioner

No	Variabel	Definisi Operasional	Hasil Ukur	Cara Ukur
5.	Tata cara berpapasan dengan kendaraan lain	Pengetahuan responden dalam mengetahui tentang tata cara berpapasan dengan kendaraan lain.	1. Pengetahuan rendah (score 1) 2. Pengetahuan tinggi (score \geq 2-3)	Kuesioner
6.	Tata cara membelok	Pengetahuan responden dalam mengetahui tentang tata cara membelok yang baik dan benar.	1. Pengetahuan rendah (score 1) 2. Pengetahuan tinggi (score \geq 2-3)	Kuesioner
7.	Tata cara memperlambat kendaraan	Pengetahuan responden dalam mengetahui tentang tata cara memperlambat kendaraan di jalan dengan aman dan tidak membahayakan kendaraan lain.	1. Pengetahuan rendah (score 1) 2. Pengetahuan tinggi (score \geq 2-3)	Kuesioner
8.	Jarak aman berkendara	Pengetahuan responden dalam mengetahui jarak aman saat berkendara.	1. Pengetahuan rendah (score 1) 2. Pengetahuan tinggi (score $>$ 2-4)	Kuesioner
9.	Tata cara memarkir kendaraan	Pengetahuan responden dalam mengetahui tata cara memarkir kendaraan dengan aman.	1. Pengetahuan rendah (score 1) 2. Pengetahuan tinggi (score $>$ 2-4)	Kuesioner

No	Variabel	Definisi Operasional	Hasil Ukur	Cara Ukur
10.	Tingkat pengetahuan	Tingkat pengetahuan responden mengenai <i>safety driving</i> yaitu cara mengemudi yang aman.	1. Pengetahuan rendah(score ≤ 12) 2. Pengetahuan cukup (score 13-24) 3. Pengetahuan tinggi (score ≥ 25 -37)	Kuesioner

