UNIVERSITAS INDONESIA

FAKTOR RESIKO YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN PENGENDARA *OJEK* STASIUN CITAYAM, DEPOK TAHUN 2012

SKRIPSI

ARINI FEBRINA
0906614723

DEPARTEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS INDONESIA
DEPOK
JUNI 2012

UNIVERSITAS INDONESIA

FAKTOR RESIKO YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN PENGENDARA *OJEK* STASIUN CITAYAM, DEPOK TAHUN 2012

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Kesehatan Masyarakat

ARINI FEBRINA
0906614723

DEPARTEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS INDONESIA
DEPOK
JUNI 2012

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Arini Febrina

NPM : 0906614723

Mahasiswa Program : S1

Tahun Akademik : 2011/2012

Menyatakan bahwa saya tidak melakukan kegiatan plagiat dalam penulisan skripsi saya yang berjudul:

FAKTOR RESIKO YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN PENGENDARA *OJEK* STASIUN CITAYAM, DEPOK TAHUN 2012

Apabila suatu saat nanti terbukti saya melakukan plagiat, maka saya akan menerima sanksi yang telah ditetapkan.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Depok, 27 Juni 2012

METERAI TEMPEL

735C4ABF015992359

6000

(Arini Febrina)

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,

dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk

telah saya sertakan dengan benar.

Nama : Arini Febrina

NPM : 0906614723

Tanda Tangan :

Tanggal : 27 Juni 2012

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh,

Nama : Arini Febrina

NPM : 0906614723

Program Studi : Sarjana Kesehatan Masyarakat

Judul Skripsi : Faktor Resiko Yang Berhubungan Dengan Perilaku Tidak Aman Pengendara *Ojek* Stasiun Citayam, Depok Tahun 2012

Telah berhasil dipertahankan dihadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat pada Program Studi Sarjana Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dr. dr. L. Meily Kurniawidjaja M.Sc., Sp.Ok. ( )

Penguji dalam : Dr. dr. Zulkifli Djunaidi, MECH, M.App.Sc ( )

Penguji luar : Ike Pujiriani, SKM, M.KKK ( )

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 27 Juni 2012

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat Jurusan Kesehatan Masyarakat pada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sungguh sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Dr. dr. L. Meily Kurniawidjaja M.Sc., Sp.Ok., selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi ini;
2. Dr. dr. Zulkifli Djunaidi MECH, M.App.Sc dan Ike Pujiriani SKM., M.KKK, selaku dosen penguji yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran dalam memberikan masukan yang sangat membangun;
3. Pengendara *ojek* di Stasiun Citayam, penumpang, serta pejalan kaki, yang telah banyak membantu dalam usaha memperoleh data yang saya perlukan;
4. Orang tua dan keluarga saya yang telah memberikan bantuan dukungan material dan moral; dan
5. Semua sahabat yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan skripsi ini.

Akhir kata, saya berharap Allah SWT berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan.

Depok, 27 Juni 2012

Arini Febrina

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Arini Febrina
NPM : 0906614723
Program Studi : Sarjana Kesehatan Masyarakat
Departemen : Kesehatan dan Keselamatan Kerja
Fakultas : Kesehatan Masyarakat
Jenis Karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

"Faktor Resiko Yang Berhubungan Dengan Perilaku Tidak Aman Pengendara Ojek di Stasiun Citayam, Depok Tahun 2012"

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini, Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pengkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di: Depok
Pada tanggal: 27 Juni 2012
Yang menyatakan

(Arini Febrina)

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Arini Febrina

Tempat tanggal lahir : Jakarta, 3 Februari 1989

Agama : Islam

Alamat : Jl. Kacapiring I No.41 Rt.002 Rw.012

Kel. Ragajaya Kec. Bojonggede

Perumahan Departemen Pertanian Komplek Atsiri Permai

Citayam, Jawa Barat 16431

☎ 021 878 37 39

📱 0856 979 373 57

✉ arinifebrina@yahoo.com

Riwayat Pendidikan :

Tahun 2009 – 2012	Program Sarjana Kesehatan Masyarakat FKM UI
Tahun 2006 – 2009	Program Diploma III Perumahsakitan FK UI
Tahun 2003 – 2006	SMU Negeri 1 Tajur Halang, Bogor
Tahun 2000 – 2003	SLTP Negeri 5 Depok
Tahun 1994 – 2000	SD Negeri 1 Citayam, Depok
Tahun 1993 – 1994	TK Permata Bunda, Pondok Aren Tangerang

ABSTRAK

Nama : Arini Febrina
Program Studi : Sarjana Kesehatan Masyarakat
Judul : Faktor Resiko Yang Berhubungan Dengan Perilaku Tidak Aman Pengendara *Ojek* Stasiun Citayam, Depok Tahun 2012

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab kematian tertinggi pada beberapa negara di dunia (WHO, 2010). Keselamatan lalu lintas di Indonesia adalah yang terburuk se-ASEAN (ADB, 2006) dan hampir setengah dari kasus kecelakaan sepeda motor disebabkan oleh perilaku tidak aman (Raymond, 2008).
Dalam prasurvei awal tahun 2012 yang dilakukan pada pengendara *ojek* stasiun Citayam, ditemukan hampir seluruhnya tidak menggunakan helm, ±50% ugal-ugalan, ±30% berkendara sambil menggunakan telepon genggam, dan sebagainya, sehingga sangat berbahaya dan tidak sesuai dengan regulasi UU Lalin No. 22/2009, PP No. 43/1993 mengenai batas kecepatan, dan tata cara berkendara motor dari Dirjen Perhubungan RI tahun 2005.
Tujuan dari penelitian ini untuk melihat gambaran faktor resiko perilaku tidak aman pengendara *ojek* stasiun Citayam, Depok tahun 2012. Penelitian ini bersifat deskriptif dengan menggunakan metode kualitatif. Informan dari penelitian dipilih sebanyak 4 orang pengendara *ojek*, dan 2 orang penumpang serta 2 orang pejalan kaki untuk triangulasi data. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi dan wawancara, yang kemudian dikroscek sebagai validitas data. Data diolah dalam bentuk narasi dan tabel.
Penelitian ini menggunakan teori *Safety Triad* dari Geller (2001) dimana perilaku dipengaruhi oleh adanya faktor manusia dan faktor lingkungan. Teori ini digunakan karena dianggap cukup tepat dalam menganalisis perilaku tidak aman pengendara *ojek*.
Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pengendara *ojek* stasiun Citayam, Depok berperilaku tidak aman dalam berkendara. Faktor manusia yang mempengaruhi perilaku tidak aman adalah ketiadaan motivasi dalam bentuk pengalaman celaka, rendahnya pengetahuan mengenai regulasi berkendara, dan ketidaktahuan standar keterampilan berkendara yang baik, sedangkan kondisi fisik tidak terlalu berhubungan dengan perilaku tidak aman. Pada faktor lingkungan yang berhubungan dalam membentuk perilaku tidak aman adalah kondisi kendaraan, kondisi cuaca, dan intervensi penumpang, sedangkan kondisi jalan tidak berpengaruh. Untuk itu disarankan ada penegakkan hukum yang konsisten dan melaksanakan penyuluhan melalui media sosialiasi, diskusi, poster, atau stiker yang berisi pengenalan regulasi berlalu lintas dan berkendara dan penjelasan mengenai bahaya resiko kecelakaan jalan raya.

Kata Kunci:
Perilaku tidak aman, berkendara, *ojek*, faktor manusia, faktor lingkungan.

ABSTRACT

Name : Arini Febrina
Program of Study : Bachelor of Public Health
Title : Risk Factors Related With Unsafe Behavior of *Ojek* Riders in Citayam Railway Station, Depok 2012.

Traffic accident is the one of the highest cause of death of several countries in the world (WHO, 2010). Road safety in Indonesia is the worst in ASEAN (ADB, 2006) and almost half of motorcycle accidents are caused by unsafe behavior (Raymond, 2008).
At the pra-survey in early 2012 on a *ojek* riders in Citayam railway station, found that almost entirely riders did not use helmet, ±50% bad riding, ±30% using their cell phone while riding, etc., so that really dangerous and not compliance with Traffic Act No.22/2009, PP about speed limit No. 43/1993, and safety riding procedures from Dirjen Perhubungan RI 2005.
This study intends to see the description of risk factors related with unsafe behavior of *ojek* riders in Citayam railway station, Depok 2012 by using descriptive approach and qualitative method. Informants was chosen amounted 4 *ojek* riders, 2 passengers, and 2 pedestrians for triangulated purposes. In collecting data, the study using observation and in-depth interview methods which later be cross-checked for validation. Then data being processed in narative and table.
This study is using Safety Triad Theory by Geller (2001) which explained that behavior is influenced by individual factor and environmental factor. It is used because it quite appropriate to analize unsafe behavior of *ojek* riders.
The result showed that almost all *ojek* riders in Citayam railway station, Depok, do unsafe behavior while riding. Individual factors that influenced unsafe behavior are lack of motivation in having a bad experience while riding, lack of knowledge about riding regulation, and the ignorance of standards in good riding skill, whereas the physical condition is not really related with unsafe behavior. Environmental factors that related with unsafe behavior are motorcycle condition, weather condition, and passengers intervention, whereas bad road condition is not really influenced in making an unsafe behavior.
It is recommended to consistently enforce the law and do a kind of counseling by using social media, discussion, poster, or sticker which contain the regulation of traffic and riding, and also about hazards & risks of road accidents.

Keywords: unsafe behavior, riding, *ojek*, individual factor, environmental factors.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL i
HALAMAN JUDUL ii
SURAT PERNYATAAN iii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS iv
HALAMAN PENGESAHAN v
KATA PENGANTAR vi
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI vii
DAFTAR RIWAYAT HIDUP viii
ABSTRAK ix
ABSTRACT x
DAFTAR ISI xi
DAFTAR TABEL xiv
DAFTAR GAMBAR xv
DAFTAR BAGAN xvi
DAFTAR LAMPIRAN xvii
BAB 1 PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Rumusan Masalah 4
1.3 Pertanyaan Penelitian 5
1.4 Tujuan Penelitian 5
1.4.1 Tujuan Umum 5
1.4.2 Tujuan Khusus 5
1.5 Manfaat Penelitian 5
1.5.1 Bagi Institusi Keilmuan 5
1.5.2 Bagi Tempat Penelitian 5
1.5.3 Bagi Mahasiswa 6
1.6 Ruang Lingkup Penelitian 6
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA 7
2.1 Pengertian Perilaku 7
2.1.1 Pengetahuan 7
2.1.1.1 Proses Adopsi Perilaku 7

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

2.1.1.2 Tingkat Pengetahuan di Dalam Domain Kognitif 8
2.1.2 Sikap 9
2.2 Teori Perilaku 10
2.2.1 Lawrence Green (1980) 10
2.2.2 Teori Snehandu B. Kar 11
2.2.3 Teori SOR (Stimulus Organisme) 11
2.2.4 Teori Geller et al. (1989) 12
2.3 Pengertian Motivasi 13
2.4 Teori Motivasi 14
2.4.1 Teori Mc Clelland 14
2.4.2 Teori Mc Gregor 15
2.4.3 Teori Herzberg 16
2.4.4 Teori Maslow 17
2.4.5 Teori ERG (*Existence, Relatedness and Growth*) 18
2.5 Penegakkan Hukum 19
2.6 Gambaran Data Kecelakaan 20
2.7 Regulasi Berlalu Lintas Untuk Motor 22
2.8 Tata Cara Bersepeda Motor 29
2.8.1 Sebelum Berkendara 29
2.8.2 Saat Berkendara 31
2.8.3 Perawatan Sepeda Motor 35
BAB 3 KERANGKA TEORI, KERANGKA KONSEP DAN DEFINISI ISTILAH 36
3.1 Kerangka Teori 36
3.2 Kerangka Konsep 37
3.3 Definisi Istilah 38
BAB 4 METODOLOGI PENELITIAN 40
4.1 Desain Penelitian 40
4.3 Informan 40
4.4 Teknik Pengumpulan Data 41
4.4.1 Sumber Data 41
4.4.2 Instrumentasi 41
4.5 Pengolahan Data 41
4.6 Penyajian Data 41
4.7 Validitas Data 41
BAB 5 GAMBARAN LOKASI PENELITIAN 43

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

5.1 Demografi Lokasi Penelitian 43
BAB 6 HASIL DAN PEMBAHASAN 44
6.1 Keterbatasan Penelitian 44
6.2 Karakteristik Informan 45
6.3 Proses Kerja 46
6.4 Analisis Motivasi 46
6.5 Analisis Pengetahuan 47
6.6 Analisis Keterampilan 53
6.7 Analisis Kondisi Fisik 54
6.8 Analisis Kondisi Kendaraan 55
6.9 Analisis Kondisi Jalan 56
6.10 Analisis Kondisi Cuaca 57
6.11 Analisis Intervensi Penumpang 58
6.12 Analisis Perilaku Tidak Aman 59
BAB 7 SIMPULAN DAN SARAN 61
7.1 Simpulan 61
7.2 Saran 63
DAFTAR PUSTAKA 64
LAMPIRAN

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia Tahun 2006-2009 20

Tabel 2.2. Data Kecelakaan Kendaraan Bermotor Berdasarkan Jenis Kendaraan Tahun 2007-2010 di Indonesia..... 20

Tabel 2.3. Data Korban Kecelakaan Secara Keseluruhan di Indonesia Berdasarkan Golongan Usia, Tahun 2007-2010 20

Tabel 2.4. Data Korban Kecelakaan Secara Keseluruhan di Indonesia Berdasarkan Pendidikan, Tahun 2007-2010 20

Tabel 6.1 Karakteristik Informan..... 45

Tabel 6.2 Ringkasan Analisis Motivasi 47

Tabel 6.3 Ringkasan Analisis Pengetahuan 52

Tabel 6.4 Ringkasan Analisis Keterampilan..... 54

Tabel 6.5 Ringkasan Analisis Kondisi Fisik 55

Tabel 6.6 Ringkasan Analisis Kondisi Kendaraan..... 56

Tabel 6.7 Ringkasan Analisis Kondisi Jalan..... 57

Tabel 6.8 Ringkasan Analisis Kondisi Cuaca 58

Tabel 6.9 Ringkasan Analisis Intervensi Penumpang..... 58

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Posisi Membelok (Perhubungan, 2005) 32
Gambar 2.2 Teknik Mengerem (Perhubungan, 2005) 33

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

DAFTAR BAGAN

Bagan 3.1. Kerangka Teori Pembentukan Perilaku (Geller, 2001) 36
Bagan 3.2. Kerangka Konsep Faktor Perilaku Tidak Aman Pengendara *Ojek*..... 37

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Petunjuk Wawancara
Lampiran 2 Surat Peryataan
Lampiran 3 Pedoman Wawancara
Lampiran 4 Tabel Ringkasan Wawancara Mendalam

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

BAB 1
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sistem transportasi sangat beragam, mulai dari darat, laut, dan udara, keseluruhannya mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. (UU No. 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 2009). Untuk dapat menjalankan sistem transportasi yang baik, diperlukanlah perencanaan, pelaksanaan, pengendalian maupun pengawasan program-program pembangunan sektor perhubungan yang harus didukung dengan data dan informasi yang akurat dan lengkap guna mewujudkan jasa perhubungan yang lancar, aman, handal dengan tarif terjangkau oleh masyarakat (Statistik Perhubungan, 2009).

Transportasi udara dan laut pada umumnya digunakan oleh masyarakat yang akan bepergian jauh atau menyeberangi pulau. Sedangkan transportasi darat digunakan tidak hanya untuk bepergian jauh, tapi juga untuk jarak dekat, mengingat setiap hari lalu lintas cukup ramai akan kendaraan bermotor, seperti mobil penumpang, bus, kereta api, dan sepeda motor, terlebih pada jam-jam sibuk. Seiring dengan berkembangnya kendaraan sebagai alat transportasi yang membawa dampak positif dalam mobilisasi aktivitas, perkembangan ini juga diiringi dengan dampak negatif seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.

WHO memperkirakan pada tahun 2020 kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian terbesar ketiga di seluruh dunia, setelah penyakit jantung dan depresi (WHO dalam Hariyanto, 2010). Menurut data tahun 2007, 85% korban meninggal akibat kecelakaan di dunia berada di negara-negara berkembang, sedangkan jumlah kendaraan di negara berkembang hanya sebanyak 32% dari jumlah kendaraan yang ada di dunia. Tingkat kecelakaan transportasi jalan di kawasan Asia Pasifik memberikan

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

kontribusi sebesar 44% dari total kecelakaan di dunia (WHO dalam *I Wanna Get Home* Safely, 2012). Sekitar 1,3 juta orang meninggal setiap tahunnya dan sedikitnya 3.500 orang meninggal setiap hari di dunia karena kecelakaan lalu lintas. Setiap tahunnya, 10 dari jutaan orang yang mengalami kecelakaan menderita kecacatan. Jika tren ini berlanjut, maka diprediksi kecelakaan lalu lintas akan menjadi penyebab kematian terbesar kelima di tahun 2030 (WHO, 2009).

Di Asia Tenggara, sepeda motor menempati 60-70% kasus kecelakaan di jalan raya pada 6 negara ASEAN. Angka kematian kasus kecelakaan tertinggi terdapat di negara Thailand dengan lebih dari 12.000 kasus, disusul Vietnam sebesar 12.000, dan Indonesia di tempat ketiga dengan perolehan di tahun 2003 kurang dari 10.000 kasus. Sedangkan angka terendah diperoleh oleh negara Singapura dan Brunei Darussalam (ADB, 2006). Namun sayangnya kinerja keselamatan lalu lintas jalan di Indonesia dinilai paling buruk diantara negara ASEAN lainnya (ADB, 2006 dalam *I Wanna Get Home Safely*, 2012).

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia menyebutkan pada catatan Perhubungan Darat Dalam Angka 2010, bahwa data perkembangan jumlah kendaraan bermotor selama 4 tahun terakhir cukup signifikan, pada jenis kendaraan mobil bus, pertambahan selama 4 tahun mencapai 64.81%, pada mobil penumpang terdapat kenaikan sekitar 64.91%, sedangkan jumlah sepeda motor meningkat sekitar 59.04%. Namun mengingat jumlahnya yang relatif lebih banyak dibanding jenis kendaraan lainnya, yakni mencapai puluhan ribu, maka sepeda motor menjadi nilai yang cukup diperhatikan (Tabel 2.1).

Dari semua kecelakaan didapatkan bahwa jumlah korban berdasarkan golongan usia dan pendidikan ditempati pada golongan usia produktif, yakni 16-25 tahun dan 26-30 tahun (Tabel 2.3).

Sedangkan dalam tingkat pendidikan, didapat bahwa korban kecelakaan tertinggi adalah mereka yang berpendidikan setara SMA, menyusul kemudian SMP, SD, dan Perguruan Tinggi (Tabel 2.4).

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

Ditlantas Mabes Polri memaparkan bahwa pertambahan sepeda motor rata-rata per tahun adalah 5 juta unit. Bahkan pertumbuhan dari tahun 2007 ke tahun 2008 mencapai 7 juta unit. Jumlah populasi kendaraan roda dua ini sampai dengan akhir Juli 2008 nyaris menembus angka 50 juta unit sepeda motor. Angka tersebut menunjukkan bahwa lebih dari 20% rakyat Indonesia dari kota hingga ke desa memiliki sepeda motor (*Berhimpun*, 2008 dalam Hariyanto, 2010).

Sedangkan kecelakaan kendaraan bermotor berdasarkan jenis kendaraannya pun meningkat setiap tahunnya. Merunut kepada data kecelakaan kendaraan bermotor di Indonesia dari tahun 2007 hingga 2010, sepeda motor mengalami kenaikan jumlah kecelakaan sebesar tiga kali lipat (Tabel 2.2).

Di tahun 2011, pelaku pelanggaran lalu lintas berdasarkan SIM terbanyak, tercatat adalah pengguna SIM C, yakni pengendara motor sebesar 45% dari total keseluruhan 5.137.353 pelanggar (Korps Lantas POLRI, 2012).

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas dari Kementerian Perhubungan RI tahun 2009, jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan di darat secara umum mengalami peningkatan hingga sebesar 57,76% dan kerugian material dalam satuan milyar rupiah, meningkat 28,96%.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Raymond (2008) di daerah timur Jakarta, ditemukan bahwa berdasarkan faktor penyebab kecelakaan kendaraan bermotor yaitu sebanyak 194 kasus kecelakaan, sebagian besar (42.3%) disebabkan oleh perilaku tidak aman.

Menurut hasil penelitian yang dilakukan pada program televisi *Test Your Brain* dari *National Geographic Channel*, ditemukan bahwa terjadi gangguan konsentrasi pada saat seorang pengendara mobil yang diberi beberapa rintangan di jalan tanpa intervensi, ia dapat melaluinya dengan lancar. Namun ketika si pengendara diberikan intervensi berupa percakapan melalui telepon selular yang menanyakan mengenai pertanyaan sepele (alamat rumah pengendara dan cara mencapainya), ia mengalami kesulitan dalam membagi konsentrasi menjawab pertanyaan dengan menghadapi rintangan di jalan, beberapa kali mobil oleng dan bahkan

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

menabrak penghalang jalan yang terbuat dari plastik. Hal ini membuktikan bahwa pada dasarnya otak manusia tidak dapat menghadapi dua tantangan sekaligus di waktu bersamaan dengan cukup baik. Sehingga tidak disarankan mengendarai kendaraan sambil menggunakan telepon genggam.

Di Indonesia, pihak TMC Polda Metro Jaya pun melalui banyak cara, mulai dari kerjasama dengan berbagai organisasi pengendara motor, organisasi CSR bentukan perusahaan asuransi bidang keselamatan jalan raya, dan lainnya telah memberikan larangan untuk menggunakan telepon genggam saat berkendara, meskipun menggunakan perangkat *bluetooth*. Informasi ini terus diberitakan melalui media cetak maupun situs jejaring sosial seperti *facebook* dan *twitter*. Namun pada kenyataannya masih banyak pelanggaran yang ditemukan di lapangan.

Dalam tahapan prasurvei yang dilakukan di pangkalan *ojek* stasiun Citayam, ditemukan sebagian besar pengendara *ojek* melakukan perilaku yang tidak aman, yang bertolak belakang dengan regulasi seperti tidak menggunakan helm, bertolak belakang dengan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas pasal 57; dan tidak sesuai dengan tata cara bersepeda motor di Indonesia yang diatur oleh Departemen Perhubungan RI Dirjen Perhubungan Darat, seperti menggunakan telepon genggam saat berkendara, tidak menggunakan pakaian dan/perlengkapan yang aman, tidak memperhatikan sandaran motor saat akan jalan, ugal-ugalan, dan lainnya. Hal tersebut cukup membahayakan baik bagi pengendara, penumpang, dan pengguna jalan lain.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan prasurvei di pangkalan *ojek* Stasiun Citayam dari awal tahun 2012, ditemukan hampir seluruh pengendara *ojek* yang tidak memakai helm, sekitar 50% ugal-ugalan dan menyalip kendaraan lain dengan paksa, 30% mengendara sambil menelpon maupun berkirim pesan melalui telepon genggam, dan sebagainya.

Perilaku tidak aman yang tidak sesuai dengan regulasi sangat berbahaya bagi keselamatan pengendara, pengendara lain, penumpang, maupun pejalan kaki. Didukung dengan berbagai data statistik kecelakaan dan teori

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

perilaku, maka penelitian ini diperlukan untuk mengetahui faktor resiko apa saja yang mendorong timbulnya perilaku tidak aman dari pengendara *ojek*.

1.3 Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana proses kerja para pengendara *ojek* di Pangkalan *Ojek* Stasiun Citayam, Depok tahun 2012?
2. Bagaimana gambaran karakteristik individu pengendara *ojek* di Pangkalan *Ojek* Stasiun Citayam, Depok tahun 2012?
3. Bagaimana gambaran faktor resiko perilaku tidak aman pengendara *ojek* di Pangkalan *Ojek* Stasiun Citayam, Depok tahun 2012?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Diketahuinya gambaran faktor resiko perilaku tidak aman pengendara *ojek* di Pangkalan *Ojek* Stasiun Citayam, Depok tahun 2012.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Diketahuinya proses kerja para pengendara *ojek* di Pangkalan *Ojek* Stasiun Citayam, Depok tahun 2012.
2. Diketahuinya gambaran karakteristik individu pengendara *ojek* di Pangkalan *Ojek* Stasiun Citayam, Depok tahun 2012.
3. Diketahuinya gambaran faktor resiko perilaku tidak aman pengendara *ojek* di Pangkalan *Ojek* Stasiun Citayam, Depok tahun 2012.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Bagi Institusi Keilmuan

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan keilmuan K3, khususnya keselamatan kerja bidang transportasi umum.

1.5.2 Bagi Tempat Penelitian

Hasil penelitian dapat dipergunakan sebagai sumber informasi pengetahuan faktor resiko yang menyebabkan seseorang berperilaku tidak

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

aman, sekaligus pencegahan dan pengurangan faktor resiko dalam upaya meningkatkan keselamatan berkendara.

1.5.3 Bagi Mahasiswa

Mahasiswa dapat mengaplikasikan keilmuan yang telah didapat selama kuliah, serta menambah wawasan dan menguji kemampuan analisis dalam memahami faktor resiko perilaku tidak aman bidang keselamatan transportasi umum, khususnya *ojek*.

1.6 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini adalah bidang keselamatan kerja, khususnya bidang keselamatan transportasi umum. Penelitian secara umum bertujuan untuk mengetahui faktor resiko yang berhubungan dengan perilaku tidak aman pengendara *ojek* di Stasiun Citayam tahun 2012. Desain penelitian ini bersifat deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian dilakukan sekitar 2 bulan, mulai dari Mei hingga Juni 2012, sedangkan tahap prasurvei telah dilakukan pada awal tahun 2012.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

BAB 2
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Perilaku

Menurut Notoadmodjo (2007), perilaku manusia sangat kompleks dan mempunyai ruang lingkup yang sangat luas. Suatu perilaku baru akan terbentuk terutama saat dewasa, dimulai pada domain kognitif, yakni si subjek telah terlebih dahulu mengetahui stimulus berupa materi atau objek diluarnya sehingga menimbulkan pengetahuan baru pada si subjek terhadap objek tersebut. Setelah itu barulah muncul rangsangan, yakni objek yang telah diketahui dan disadari sepenuhnya, kemudian muncul tindakan terhadap stimulus/objek. Dengan kata lain:

Domain kognitif → pengetahuan baru → rangsangan → tindakan

Namun dalam kenyataannya, stimulus yang diterima subjek dapat juga langsung menimbulkan tindakan.

Stimulus → tindakan.

Sehingga seseorang dapat bertindak tanpa terlebih dahulu mengetahui makna dari stimulus yang diterimanya. Jadi, tindakan seseorang tidak harus selalu didasari oleh pengetahuan dan sikap.

Seorang psikologi pendidikan, Benyamin Bloom (1908), membagi perilaku kedalam 3 domain, yakni:

2.1.1 Pengetahuan

Pengetahuan merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang. Didapat dari hasil penginderaan manusia terhadap sutu objek tertentu (Notoatmodjo, 2007).

2.1.1.1 Proses Adopsi Perilaku

Rogers (1974), mengungkapakan bahwa sebelum orang mengadopsi perilaku baru (berperilaku baru), di dalam diri orang tersebut terjadi proses yang berurutan, yakni kesadaram ketertarikan, evaluasi, mencoba, dan adopsi. Namun pada

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

penelitian selanjutnya, ditemukan bahwa perubahan perilaku tidak selalu melewai tahap-tahap tersebut.

Jika suatu penerimaan perilaku baru dilalui dengan proses pengetahuan, kesesadaran, dan sikap yang positif, maka perilaku tersebut akan bersifat jangka panjang, sebaliknya perilaku yang tidak didasari hal tersebut tidak akan berlangsung lama (Notoatmodjo, 2007).

2.1.1.2 Tingkat Pengetahuan di Dalam Domain Kognitif

Pengetahuan dalam domain kognitif terdiri dari 6 tingkatan, yaitu tahu, memahami, aplikasi, analisis, sintesis, dan evaluasi.

1. Tahu, mengingat suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Termasuk dalam pengetahuan tingkat ini adalah mengingat kembali sesuatu yang spesifik dari seluruh bahan yang dipelajari atau rangsangan yang telah diterima. Oleh sebab itu, tahu ini merupakan tingkat pengetahuan yang paling rendah.
2. Memahami, merupakan kemampuan untuk menjelaskan secara benar tentang objek yang diketahui, dan dapat meninterpretasikan materi tersebut secara benar. Orang yang telah paham terhadap objek atau materi harus dapat menjelaskan, menyebutkan contoh, menyimpulkan, meramalkan, dan sebagainya terhadap objek yang dipelajari.
3. Aplikasi, merupakan kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi atau kondisi real. Aplikasi dapat diartikan sebagai penggunaan metode, prinsip, dan sebagainya dalam konteks atau situasi lain.
4. Analisis, merupakan kemampuan menjabarkan materi atau suatu objek ke dalam komponen-komponen, tetapi masih di dalam satu struktur organisasi, dan masih ada kaitannya satu sama lain.
5. Sintesis, menunjuk kepada suatu kemampuan untuk meletakkan atau menghubungkan bagian-bagian di dalam

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

suatu bentuk keseluruhan yang baru. Dengan kata lain, sintesis adalah suatu kemampuan untuk menyusun formulasi baru dari formulasi-formulasi yang ada.

6. Evaluasi, berkaitan dengan kemampuan melakukan penilaian terhadap suatu materi atau objek. Penilaian-penilaian itu didasarkan pada suatu kriteria yang ditentukan sendiri, atau menggunakan kriteria-kriteria yang telah ada.

Pengukuran pengetahuan ini dapat dilakukan dengan wawancara yang menanyakan tentang isi materi yang akan diukur (Notoatmodjo, 2007).

2.1.2 Sikap

Sikap merupakan reaksi atau respon yang masih tertutup dari seseorang terhadap suatu stimulus atau objek. Manifestasi sikap tidak dapat langsung dilihat, namun dapat ditafsirkan terlebih dahulu dari perilaku yang tertutup. Sikap secara nyata menunjukkan konotasi adanya kesesuaian reaksi terhadap stimulus tertentu yang dalam kehidupan sehari-hari merupakan reaksi yang bersifat emosional terhadap stimulus sosial. Newcomb, salah seorang ahli psikologis sosial, menyatakan bahwa sikap itu merupakan kesiapan atau kesediaan untuk bertindak, dan bukan merupakan pelaksanaan motif tertentu. Sikap belum merupakan suatu tindakan atau aktivitas, akan tetapi merupakan predisposisi tindakan suatu perilaku. Sikap itu masih merupakan reaksi tertutup, bukan merupakan reaksi terbuka atau tingkah laku yang terbuka. Sikap merupakan kesiapan untuk beraksi terhadap objek di lingkungan tertentu sebagai suatu penghayatan terhadap objek. Sikap dibagi menjadi 4 tingkatan, yaitu:

1. Menerima

   Artinya subjek mau dan memperhatikan stimulus yang diberikan (objek).

2. Merespon

   Subjek akan memberikan jawaban apabila ditanya, mengerjakan, dan menyelesaikan tugas yang diberikan. Dengan suatu usaha untuk menjawab pertanyaan atau mengerjakan tugas yang diberikan, terlepas

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

pekerjaan itu benar atau salah, berati bahwa subjek menerima ide tersebut.

3. Menghargai

   Mengajak orang lain untuk mengerjakan atau mendiskusikan suatu masalah adalah suatu indikasi menghargai.

4. Bertanggung jawab

   Bertanggung jawab atas segala sesuatu yang telah dipilihnya dengan segala resiko merupakan sikap yang paling tinggi. Pengukuran dapat dilakukan secara langsung (ditanyakan langsung pendapatnya) dan tidak langsung (melalui pernyataan hipotesis dan ditanyakan pendapatnya)

   (Notoatmodjo, 2007).

2.2 Teori Perilaku

2.2.1 Lawrence Green (1980)

Teori ini menganalisis perilaku manusia yang dipengaruhi 2 faktor pokok, yakni faktor perilaku dan faktor diluar perilaku. Sedangkan faktor perilaku sendiri, terbentuk dari 3 faktor, yaitu:

a. Faktor predisposisi (*predisposing factor*), mencakup pengetahuan, sikap, kepercayaan, keyakinan, nilai-nilai, dan sebagainya.
b. Faktor pendukung (*enabling factor*), terwujud dalam lingkungan fisik, tersedia atau tidak tersedianya fasilitas atau sarana pendukung.
c. Faktor pendorong (*reinforcing factor*), merupakan sikap dan perilaku kelompok referensi perilaku masyarakat.

Secara lebih mudahnya dapat digambarkan sebagai berikut:

B = f (PF, EF, RF)

B = *Behavior*

f = Fungsi

PF = *Predisposing Factors*

EF = *Enabling Factors*

RF = *Reinforcing Factors*

(Notoadmodjo, 2007)

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

Perilaku dibentuk melalui suatu proses dan berlangsung dalam interaksi manusia dengan lingkungannya. Faktor-faktor yang mempengaruhi terbentuknya perilaku atau determinan perilaku, dibedakan menjadi 2, yaitu faktor internal dan eksternal.

Faktor internal mencakup pengetahuan, kecerdasan, persepsi, emosi, motivasi dan sebagainya yang berfungsi untuk mengolah rangsangan dari luar. Sedangkan faktor eksternal meliputi lingkungan sekitar, baik fisik maupun non-fisik seperti iklim, manusia, sosial, ekonomi, kebudayaan, dan sebagainya (Notoatmodjo, 1993).

2.2.2 Teori Snehandu B. Kar

Kar mencoba menganalisis perilaku dengan bertitik tolak bahwa perilaku itu merupakan fungsi dari:

a. Niat seseorang untuk bertindak sehubungan dengan kesehatan atau perawatan kesehatannya (*behavior intention*)
b. Dukungan sosial dari masyarakat sekitarnya (*social-support*)
c. Ada atau tidaknya informasi tentang kesehatan atau fasilitas kesehatan (*accessebility of information*)
d. Otonomi pribadi yang bersangkutan dalam hal ini mengambil tindakan atau keputusan (*personal autonomy*)
e. Situasi yang memungkinkan untuk bertindak atau tidak bertindak (*action situation*)

(Notoatmodjo, 2007).

2.2.3 Teori SOR (Stimulus Organisme)

Teori ini didasarkan pada asumsi bahwa penyebab terjadinya perilaku tergantung pada kualitas rangsang (stimulus) yang berkomunikasi dengan organisme. Artinya, kualitas dari sumber komunikasi misalnya kredibilitas kepemimpinan dan gaya berbicara sangat menentukan keberhasilan perubahan perilaku seseorang, kelompok, atau masyarakat.

Hosland, et al (1953) mengatakan bahwa perubahan perilaku pada hakikatnya adalah sama dengan proses belajar. Proses perubahan perilaku tersebut menggambarkan proses belajar pada individu yang terdiri dari:

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

a. Stimulus (rangsang) yang diberikan kepada organisme dapat diterima atau ditolak. Apabila stimulus itu tidak diterima atau ditolak, berarti stimulus itu tidak efektif dalam mempengaruhi perhatian individu, dan berhenti disini. Namun bila stimulus diterima oleh organisme berarti ada perhatian dari individu, dan stimulus tersebut efektif.
b. Apabila stimulus telah mendapat perhatian dari organisme (diterima) maka ia mengerti stimulus ini dan dilanjutkan pada proses berikutnya.
c. Setelah itu organisme mengolah stimulus tersebut sehingga terjadi kesediaan untuk bertindak demi stimulus yang telah diterimanya (bersikap).
d. Akhirnya dengan dukungan fasilitas serta dorongan dari lingkungan, maka stimulus tersebut mempunyai efek tindakan dari individu tersebut (perubahan perilaku).

Perilaku dapat berubah hanya bila stimulus (rangsang) yang diberikan benar-benar melebihi dari stimulus semula, yaitu harus meyakinkan. Dalam meyakinkan organisme, faktor *reinforcement* sangatlah penting (Notoatmodjo, 2007).

2.2.4 Teori Geller et al. (1989)

Pada saat seseorang mempraktekkan suatu hal, maka pada awalnya dia akan gugup, sangat berhati-hati, dan bahkan dapat stres meskipun didampingi oleh orang yang sudah ahli. Dia akan mengikuti setiap intstruksi dengan sangat baik, mengikuti prosedur yang ada, dan menghindari hal yang bertolak belakang dengan prosedur. Namun saat ia telah mampu mengerjakan hal tersebut dengan lancar, maka hilanglah rasa gugup, rasa stres, dan kehati-hatian seperti saat awal mempraktekkan.

"*In short time behind the wheel, we have gone from controlled processing to automatic processing*" (Schneider dan Shiffrin, 1977; Shiffrin ddan Dumais, 1981). Hal tersebut adalah termasuk *human nature* atau sifat alamiah manusia. Untuk itu dimensi *human nature* dibagi menjadi 3, yaitu *environment factors, person factors,* dan *behavior factors*.

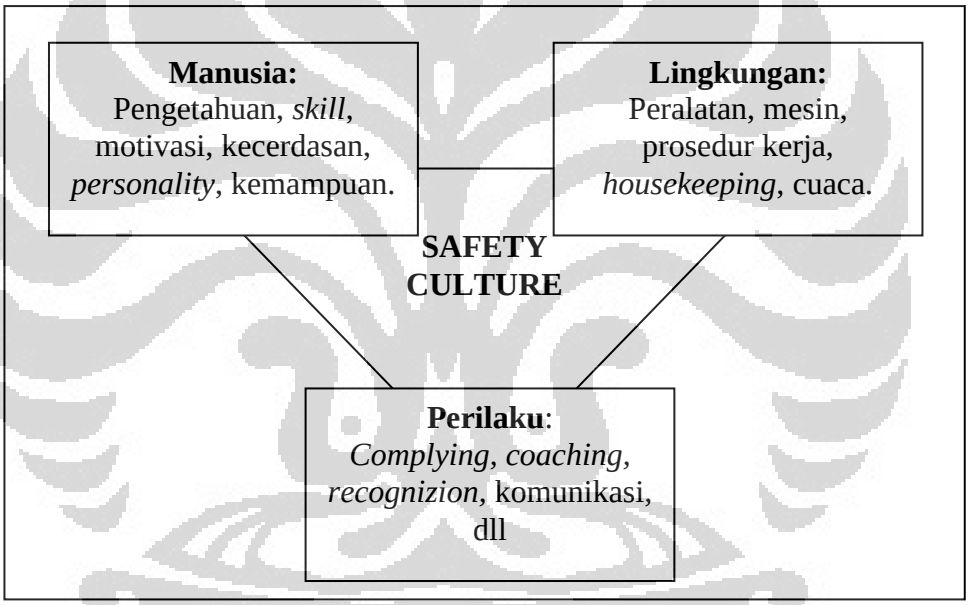
Teori ini menggambarkan pribadi, perilaku dan lingkungan saling berinteraksi untuk membentuk "*The Safety Triad"*, yang didalamnya

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

terdapat budaya keselamatan. Ketiga faktor tersebut dinamis dan saling berinteraksi. Perubahan salah satu faktor akan berdampak pada faktor lainnya. Contohnya bila perilaku yang mengurangi kemungkinan celaka seringkali membuat perubahan dari faktor lingkungan yang menuntun kepada perilaku aman yang konsisten. Dengan kata lain, ketika orang memutuskan untuk berperilaku aman, maka mereka akan menanamkan perilaku aman pada pemikirannya. Perilaku ini yang sering mengarah ke beberapa perubahan dari faktor lingkungan.

(Geller, 2001)

Bagan 2.1 The Safety Triad (Geller, 2001)



2.3 Pengertian Motivasi

Motif atau motivasi berasal dari bahasa Latin, *moreve* yang berarti dorongan dari dalam diri manusia untuk bertindak atau berperilaku. Motivasi berkaitan erat dengan kebutuhan, di mana kebutuhan merupakan suatu potensi dalam diri manusia yang perlu ditanggapi atau direspon. Tanggapan terhadap kebutuhan dapat diwujudkan dalam bentuk tindakan untuk pemenuhan kebutuhan, dan hasilnya adalah kepuasan. Apabila kebutuhan tersebut belum dipenuhi, maka akan selalu berpotensi untuk muncul kembali sampai dengan terpenuhi (Notoatmodjo, 2007).

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

Menurut Terry G (1986), motivasi adalah keinginan yang terdapat pada diri seseorang individu yang mendorongnya untuk melakukan perbuatan-perbuatan (perilaku). Sedangkan Stooner (1992) mendefinisikan bahwa motivasi adalah sesuatu hal yang menyebabkan dan yang mendukung tindakan atau perilaku seseorang. Knootz (1972) merumuskan motivasi mengacu pada dorongan dan usaha untuk memuaskan kebutuhan atau suatu tujuan. Namun Hasibuan (1995) merumuskan bahwa motivasi ialah suatu perangsang keinginan dan daya penggerak kemauan bekerja seseorang, dan setiap motif pasti memiliki tujuan tertentu yang ingin dicapai. Sehingga dapat disimpulkan bahwa motivasi pada dasarnya adalah interaksi seseorang dengan situasi tertentu yang dihadapinya. Dalam diri seseorang terdapat kebutuhan atau keinginan terhadap objek di luar seseorang tersebut, kemudian bagaimana seseorang tersebut menghubungkan antara kebutuhan dengan situasi di luar objek tersebut dalam rangka memenuhi kebutuhan yang dimaksud. Oleh sebab itu, motivasi adalah suatu alasan seseorang untuk bertindak dalam rangka memenuhi kebutuhan hidupnya (Notoatmodjo, 2007).

2.4 Teori Motivasi

2.4.1 Teori Mc Clelland

Menurut Mc Clelland yang dikutip dan diterjemahkan oleh Sahlan Asnawi (2002) dalam buku Notoatmodjo (2007), dalam diri manusia ada 2 motivasi, yakni motif primer atau motif yang tidak dipelajari, dan motif sekunder atau motif yang dipelajari melalui pengalaman serta interaksi dengan orang lain. Oleh karena motif sekunder timbul karena interaksi dengan orang lain maka motif ini disebut juga motif sosial. Motif primer atau motif yang tidak dipelajari ini secara ilmiah timbul pada setiap manusia secara biologis. Sedangkan motif sekunder adalah motif yang ditimbulkan karena dorongan dari luar akibat interaksi dengan orang lain atau interaksi sosial. Selanjutnya motif sosial ini oleh Clevelland yang dikutip oleh Isnanto Bachtiar Soenadi (1984), dibedakan menjadi 3 motif, yakni:

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

a. Motif berprestasi

Merupakan dorongan untuk sukses dalam situasi kompetisi yang didasarkan pada ukuran keunggulan dibanding dengan standar ataupun orang lain.

b. Motif berafiliasi

Sebagai makhluk sosial, manusia memiliki naluri kebutuhan untuk berafiliasi dengan sesama manusia. Hal itu dapat dilakukan dengan menjaga hubungan baik dengan orang lain. untuk mewujudkannya, maka setiap perbuatan atau perilakunya merupakan media dalam membentuk, memelihata, diterima, dan bekerjasama dengan orang lain.

c. Motif berkuasa

Kecenderungan manusia untuk mempengaruhi dan menguasai orang lain akan mengarahkan perilaku seseorang untuk mencapai kepuasan melalui tujuan tertentu, yakni mengontrol atau menguasai orang lain (Notoatmodjo, 2007).

2.4.2 Teori Mc Gregor

Teori motivasi Mc Gregor disimpulkan dalam teori X dan Y. Teori X adalah pandangan konvensional atau klasik, yang beranggapan bahwa pada umumnya manusia itu tidak senang bekerja, manusia cenderung sesedikit mungkin melakukan aktivitas atau bekerja, manusia kurang berambisi, manusia kurang senang apabila diberi tanggung jawab, melainkan suka diatur dan diarahkan, manusia bersifat egois dan kurang acuh terhadap organisasi. Oleh sebab itu, dalam melakukan pekerjaan harus diawasi dengan ketat dan harus dipaksa untuk mencapai tujuan-tujuan organisasi.

Sedangkan teori Y adalah pandangan baru atau modern, yang bertumpu pada pandangan bahwa umumnya manusia itu tidak pasif namun aktif, manusia tidak malas bekerja tetapi suka bekerja, manusia dapat berprestasi dalam menjalankan pekerjaannya, manusia selalu berusaha mencapai sasaran atau tujuan organisasi, manusia selalu

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

mengembangkan diri untuk mencapai tujuan atau sasaran (Notoatmodjo, 2007).

2.4.3 Teori Herzberg

Frederick Herzberg, ahli psikologi Universitas Cleveland Amerika Serikat, mengembangkan teori motivasi "*Herzberg's Two Factor Motivation Theory*" pada tahun 1950. Dalam teori ini, ada 2 faktor yang mempengaruhi seseorang dalam tugas atau pekerjaannya, yaitu:

a. Faktor penyebab kepuasan atau faktor motivasional. Faktor ini menyangkut kebutuhan psikologis seseorang, yang meliputi serangkaian kondisi intrinsik. Bila kepuasan kerja dicapai dalam pekerjaan, maka akan menggerakkan tingkat motivasi yang kuat bagi seorang pekerja, dan akhirnya dapat menghasilkan kinerja yang tinggi. Faktor motivasional (kepuasan) ini mencakup prestasi, penghargaan, tanggung jawab, kesempatan untuk maju, dan pekerjaan itu sendiri.
b. Faktor penyebab ketidakpuasan atau faktor higiene. Faktor ini menyangkut kebutuhan akan pemeliharaan yang merupakan hakikat manusia yang ingin memperoleh kesehatan badaniah. Hilangnya faktor-faktor ini akan menimbulkan ketidakpuasan bekerja. Faktor higiene yang menimbulkan ketidakpuasan kerja ini meliputi kondisi kerja fisik, hubungan interpersonal, kebijakan dan administrasi perusahaan, pengawasan, gaji, dan keamanan kerja.

Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa faktor yang dapat meningkatkan atau memotivasi karyawan dalam meningkatkan kinerjanya adalah kelompok faktor-faktor motivasional. Perbaikan gaji, kondisi kerja, kebijakan organisasi dan administrasi tidak akan menimbulkan kepuasan, melainkan menimbulkan ketidakpuasan. Sedangkan faktor yang menimbulkan kepuasan adalah hasil kerja itu sendiri. Perbaikan faktor higiene kurang dapat mempengaruhi terhadap sikap kerja yang positif (Notoatmodjo, 2007).

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

2.4.4 Teori Maslow

Abraham Maslow, adalah ahli psikologi yang telah mengembangkan teori ini sejak tahun 1943. Maslow melanjutkan teori Eltom Mayo (1880-1949) yang memaparkan bahwa kebutuhan manusia dibedakan menjadi kebutuhan biologis dan kebutuhan psikologis. Maslow mengembangkan teorinya setelah mempelajari kebutuhan-kebutuhan manusia itu bertingkat-tingkat sesuai hierarki, yakni:

a. Manusia adalah makhluk sosial berkeinginan, dan keinginan ini akan menimbulkan kebutuhan yang perlu dipenuhi. Keinginan atau kebutuhan ini bersifat terus menerus, dan selalu meningkat.
b. Kebutuhan yang telah terpenuhi atau terpuaskan memiliki pengaruh untuk menimbulkan keinginan atau kebutuhan lain dan yang lebih meningkat.
c. Kebutuhan manusia tersebut tampaknya berjenjang atau bertingkat-tingkat. Tngkatan tersebut menunjukkan urutan kebutuhan yang harus dipenuhi dalam suatu waktu tertentu. Satu motif yang lebih tinggi tidak akan dapat mempengaruhi atau mendorong tindakan seseorang, sebelum kebutuhan dasar terpenuhi. Dengan kata lain, motif-motif yang bersifat psikologis tidak akan mendorong perbuatan seseorang, sebelum kebutuhan dasar tersebut terpenuhi.
d. Kebutuhan yang satu dengan kebutuhan yang lain saling kait mengait, tetapi tidak terlalu dominan keterkaitan tersebut. Misalnya, kebutuhan untuk pemenuhan kebutuhan berprestasi tidak harus dicapai sebelum pemenuhan kebutuhan berafiliasi dengan orang lain, meskipun kedua kebutuhan tersebut saling berkaitan.

Hierarki kebutuhan Maslow:

1. Kebutuhan fisiologi

   Kebutuhan ini sangat pokok, untuk mempertahankan hidup, meliputi sandang, pangan, dan papan. Apabila kebutuhan ini secara relatif terpenuhi, maka kebutuhan yang lain seperti rasa

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

aman, kebutuhan untuk diakui oleh orang lain seperti rasa aman, kebutuhan untuk diakui oleh orang lain akan menyusul untuk dipenuhi.

2. Kebutuhan rasa aman

   Kebutuhan akan rasa aman bukan saja keamanan fisik, tetapi juga keamanan psikologis.

3. Kebutuhan sosialisasi atau afiliasi dengan orang lain

   Kebutuhan untuk berafiliasi dengan orang lain dapat diwujudkan melalui keikutsertaan seseorang dalam suatu organisasi atau perkumpulan tertentu. Kebutuhan sosial terdiri dari kebutuhan akan perasaan diterima oleh orang lain di lingkungannya, kebutuhan perasaan dihormati, kebutuhan akan kemajuan, dan kebutuhan akan perasaan ikut serta atau berpartisipasi.

4. Kebutuhan akan penghargaan

   Kebutuhan penghargaan adalah kebutuhan *prestise*.

5. Kebutuhan aktualisasi diri

   Merupakan realisasi diri secara lengkap dan penuh. Pemenuhan kebutuhan aktualisasi diri ini antara seorang yang satu dengan yang lain akan berbeda, program pendidkan jangka panjang bergelar dan pelatihan di dalam suatu institusi atau perusahaan adalah merupakan bentuk pemenuhan kebutuhan aktualisasi diri dari perusahaannya. Kebutuhan aktualisasi diri adalah bagian dari pertumbuhan individu dan berlangsung terus menerus sejalan dengan meningkatnya jenjang karir seorang individu. Kebutuhan aktualisasi diri tidak dapat dipenuhi semata-mata dari luar individu, tetapi yang lebih utama adalah usaha dari individu itu sendiri. Sedangkan untuk pemenuhan kebutuhan yang lain, faktor dari luar juga menentukan (Notoatmodjo, 2007).

2.4.5 Teori ERG (*Existence, Relatedness and Growth*)

Teori ini merupakan penyempurnaan dari teori yang dikemukakan Abraham Maslow dan menurut para ahli dianggap lebih mendekati keadaan yang sebenarnya menurut data empiris. Teori ini

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

mengemukakan bahwa ada 3 kelompok kebutuhan yang utama, yaitu kebutuhan akan keberadaan, kebutuhan akan afiliasi, dan kebutuhan akan kemajuan (Umar, 2005).

2.5 Penegakkan Hukum

Salah satu karakteristik dari lingkungan sosial adalah pengaruh dorongan dalam membentuk suatu perilaku. Jika suatu perilaku tidak didorong, maka akan hilang. Jika respon didorong setiap saat, maka peraturan akan terpelihara secara berkesinambungan (Schwitzgebel dan Kolb, 1974).

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

2.6 Gambaran Data Kecelakaan

Tabel 2.1 Data Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia Tahun 2006-2009

Jenis Kendaraan	Tahun			
	2006	2007	2008	2009
Mobil Bus	2.737.610	2.854.900	3.870.741	4.223.677
Mobil Penumpang	7.678.891	9.501.241	10.779.687	11.828.629
Sepeda motor	35.102.492	45.948.747	51.697.879	59.447.626

Tabel 2.2. Data Kecelakaan Kendaraan Bermotor Berdasarkan Jenis Kendaraan Tahun 2007-2010 di Indonesia

Jenis Kendaraan	Tahun			
	2007	2008	2009	2010
Mobil Bus	3.278	3.973	5.288	5.935
Mobil Penumpang	12.726	16.552	22.894	88.377
Sepeda motor	57.080	95.209	164.431	179.538

Tabel 2.3. Data Korban Kecelakaan Secara Keseluruhan di Indonesia Berdasarkan Golongan Usia, Tahun 2007-2010

Golongan Usia	Tahun			
	2007	2008	2009	2010
5-15 tahun	3.492	6.437	15.002	11.747
16-25 tahun	17.963	25.681	43.361	21.594
26-30 tahun	18.776	25.064	38.998	
31-40 tahun	13.380	17.712	28.622	11.315
41-50 tahun	8.260	11.115	19.779	7.434
51-60 tahun	3.645	5.318	10.689	6.091

Tabel 2.4. Data Korban Kecelakaan Secara Keseluruhan di Indonesia Berdasarkan Pendidikan, Tahun 2007-2010

Jenis Pendidikan	Tahun			
	2007	2008	2009	2010
SD	7.689	9.911	16.227	11.800
SMP	15.362	20.330	30.884	22.629
SMA	31.488	55.754	96.716	68.414
Perguruan Tinggi	4.765	5.603	9.573	7.035

Data: Dirjen Perhubungan Darat, 2011

Berdasarkan catatan kepolisian, faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia, sebanyak 109.776 kasus di tahun 2011 terdiri dari 4 faktor, yakni:

1. Manusia, sebesar 67.782 (61,75%)
   - Lengah : 41.274 kasus

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

- Lelah : 308 kasus
- Mengantuk : 350 kasus
- Sakit : 80 kasus
- Pandangan terhalang: 41 kasus
- Tidak terampil : 2459 kasus
- Tidak tertib : 13.819 kasus
- Kecepatan : 9455 kasus

Sehingga dapat disimpulkan, dari faktor manusia, tertinggi disebabkan karena lengah, tidak tertib, masalah kecepatan, dan tidak terampil.

2. Kendaraan, sebesar 17.898 (16,3%)
   - Rem : 10.566 kasus
   - Kemudi : 2.356 kasus
   - Lampu : 1.161 kasus
   - Spion : 739 kasus
   - Muatan : 391 kasus
   - Tidak sesuai : 210 kasus
   - Tidak peruntukan : 257 kasus
   - Tidak layak jalan : 253 kasus
   - Lain-lain : 1.955 kasus

   Untuk faktor kendaraan, yang terbesar adalah masalah rem, kemudi, dan lampu.

3. Jalan, sebesar 34.985 (31,87%)
   - Rusak : 4.011 kasus
   - Berlubang : 4.517 kasus
   - Pandangan terhalang: 2.679 kasus
   - Licin : 5.532 kasus
   - Tidak ada penerangan: 3.291 kasus
   - Marka rusak/tidak ada: 5.549 kasus
   - Rambu rusak/tidak ada: 257 kasus
   - Tikungan tajam : 9066 kasus

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

Pada faktor jalan, angka terbesar ada di tikungan tajam, ketiadaan atau rusaknya marka jalan, dan jalanan licin serta berlubang.

4. Alam, sebesar 5.834 (5,31%)
   - Banjir : 100 kasus
   - Longsor : 27 kasus
   - Kabut : 287 kasus
   - Hujan : 4020 kasus
   - Gempa : 10 kasus
   - Lain-lain : 1390 kasus

   Hujan menjadi penyebab dari faktor alam dalam kejadian kecelakaan lalu lintas terbesar.

(Korlantas POLRI, 2012)

2.7 Regulasi Berlalu Lintas Untuk Motor

Pada Undang-undang lalu lintas nomor 22 tahun 2009 bagian keempat mengenai Tata Cara Berlalu Lintas, paragraf 1 Ketertiban dan Keselamatan, pasal 105 disebutkan bahwa:

Setiap orang yang menggunakan jalan wajib:

a. berperilaku tertib dan/atau
b. mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Sedangkan pada pasal 106, disebutkan bahwa:

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.

   Artinya, dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon, atau mengonsumsi alkohol maupun obat-obatan sehingga dapat mempengaruhi kemampuan mengemudikan kendaraan.
2. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

3. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memenuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
4. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memenuhi ketentuan:
   a. rambu perintah atau rambu larangan,
   b. marka jalan,
   c. alat pemberi isyarat lalu lintas,
   d. gerakan lalu lintas,
   e. berhenti dan parkir,
   f. peringatan dengan bunyi dan sinar,
   g. kecepatan maksimal atau minimal, dan/atau
   h. tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.
5. Pada saat diadakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan maka wajib menunjukkan:
   a. STNK,
   b. SIM,
   c. bukti lulus uji berkala, dan/atau
   d. tanda bukti lain yang sah (surat tanda bukti penyitaan sebagai pengganti STNK atau surat tanda coba kendaraan bermotor).
8. Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpangnya wajib mengenakan helm SNI;
9. Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 orang.

Paragraf 2 mengenai Penggunaan Lampu Utama, pasal 107 berisi tentang:

1. Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu (kondisi jarak pandang terbatas karena gelap, hujan lebat, terowongan, dan kabut).
2. Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

Paragraf 3 mengenai Jalur atau Lajur Lalu Lintas Pasal 108:

1. Dalam berlalu lintas pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri.
2. Penggunaan jalur Jalan sebelah kanan hanya dapat dilakukan jika:
   a. Pengemudi bermaksud akan melewati kendaraan didepannya; atau
   b. diperintahkan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk digunakan sementara sebagai jalur kiri.
3. Sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor berada pada lajur kiri jalan.
4. Penggunaan lajur sebelah kanan hanya diperuntukkan bagi kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan membelok kanan, mengubah arah, atau mendahului kendaraan lain.

Pasal 109:

1. Pengemudi kendaraan bermotor yang akan melewati kendaraan lain harus menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan dari kendaraan yang akan dilewati, mempunyai jarak pandang yang bebas, dan tersedia ruang yang cukup.
2. Dalam keadaan tertentu (jika lajur kanan atau paling kanan dalam keadaan macet, antara lain akibat kecelakaan lalu lintas, pohon tumbang, jalan berlubang, genangan air, kendaraan mogok, antrean mengubah arah, atau kendaraan bermaksud berbelok kiri), pengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menggunakan lajur jalan sebelah kiri dengan tetap memperhatikan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
3. Jika kendaraan yang akan dilewati telah memberi isyarat akan menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan, pengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang melewati kendaraan tersebut.

Pasal 110:

1. Pengemudi yang berpapasan dengan kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah yang tidak dipisahkan secara jelas wajib memberikan ruang gerak yang cukup di sebelah kanan kendaraan.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

2. Pengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) jika terhalang oleh suatu rintangan atau pengguna jalan lain di depannya wajib mendahulukan kendaraan yang datang dari arah berlawanan.

Pasal 111:

1. Pada jalan yang menanjak atau menurun yang tidak memungkinkan bagi kendaraan untuk saling berpapasan, pengemudi kendaraan yang arahnya menurun wajib memberi kesempatan jalan kepada kendaraan yang mendaki.

Paragraf 4 mengenai Belokan atau Simpangan, Pasal 112:

1. Pengemudi kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping, dan di belakang kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan.
2. Pengemudi kendaraan yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping, dan di belakang kendaraan serta memberikan isyarat.
3. Pada persimpangan jalan yang dilengkapi alat pemberi isyarat lalu lintas, pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan lain oleh rambu lalu lintas atau alat pemberi isyarat lalu lintas.

Pasal 113:

1. Pada persimpangan sebidang yang tidak dikendalikan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas, pengemudi wajib memberikan hak utama kepada:
   a. Kendaraan yang datang dari arah depan dan/atau dari arah cabang persimpangan yang lain jika hal itu dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka jalan;
   b. Kendaraan dari jalan utama jika pengemudi tersebut datang dari cabang persimpangan yang lebih kecil atau dari pekarangan yang berbatasan dengan jalan;
   c. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan sebelah kiri jika cabang persimpangan 4 (empat) atau lebih dan sama besar;

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

d. Kendaraan yang datang dari arah cabang sebelah kiri di persimpangan 3 (tiga) yang tidak tegak lurus; atau
e. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan yang lurus pada persimpangan 3 (tiga) tegak lurus.

2. Jika persimpangan dilengkapi dengan alat pengendali lalu lintas yang berbentuk bundaran, pengemudi harus memberikan hak utama kepada kendaraan lain yang datang dari arah kanan.

Pasal 114:

1. Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pengemudi kendaraan wajib:
   a. berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain;
   b. mendahulukan kereta api; dan
   c. memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

Paragraf 5 mengenai Kecepatan, Pasal 115:

1. Pengemudi kendaraan bermotor di jalan dilarang:
   a. mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang diperbolehkan sebagaimana dimaksud dalam pasal 21; dan/atau
   b. berbalapan dengan kendaran bermotor lain.

Pasal 116:

1. Pengemudi harus memperlambat kendaraannya sesuai dengan rambu lalu lintas.
2. Selain sesuai dengan rambu lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pengemudi harus memperlambat kendaraannya jika:
   a. akan melewati kendaraan bermotor umum yang sedang menurunkan dan menaikkan penumpang;
   b. akan melewati kendaraan tidak bermotor yang ditarik oleh hewan, hewan yang ditunggangi, atau hewan yang digiring;
   c. cuaca hujan dan/atau genangan air;

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

d. memasuki pusat kegiatan masyarakat yang belum dinyatakan dengan rambu lalu lintas;
e. mendekati persimpangan atau perlintasan sebidang kereta api; dan/atau
f. melihat dan mengetahui ada pejalan kaki yang akan menyeberang.

Pasal 117:

1. Pengemudi yang akan memperlambat kendaraannya harus mengamati situasi Lalu Lintas di samping dan di belakang kendaraan dengan cara yang tidak membahayakan kendaraan lain.

Paragraf 6 mengenai Berhenti, Pasal 118:

1. Selain kendaraan bermotor umum dalam trayek, setiap kendaraan bermotor dapat berhenti di setiap jalan, kecuali:
   a. terdapat rambu larangan berhenti dan/atau marka jalan yang bergaris utuh;
   b. pada tempat tertentu (tempat penyeberangan pejalan kaki/sepeda, jalur khusus pejalan kaki, tikungan, diatas jembatan, tempat yang mendekati perlintasan sebidang dan persimpangan, dimuka pintu keluar masuk pekarangan, tempat yang dapat menutupi rambu lalu lintas atau alat pemberi isyarat lalu lintas, atau berdekatan dengan keran pemadam kebakaran atau sumber air untuk pemadam kebakaran) yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan; dan/atau di jalan tol.

Pasal 119:

1. Pengemudi kendaraan bermotor umum atau mobil bus sekolah yang sedang berhenti untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang wajib memberi isyarat tanda berhenti.
2. Pengemudi kendaraan yang berada di belakang kendaraan bermotor umum atau mobil bus sekolah yang sedang berhenti sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menghentikan kendaraannya sementara.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

Paragraf 7 mengenai Parkir, Pasal 120:

Parkir Kendaraan di Jalan dilakukan secara sejajar atau membentuk sudut menurut arah Lalu Lintas.

Ada pula peraturan per 1 April 2011, untuk pengendara motor, peraturan ini merujuk pada UU No. 22 Tahun 2009. Isinya adalah:

1. Dilarang mendengarkan musik saat mengendarai motor
2. Dilarang menerima telepon saat mengendarai motor
3. Dilarang memakai sandal saat mengendarai motor
4. Dilarang merubah warna motor dan harus sesuai dengan warna di STNK
5. Wajib menyalakan lampu pada siang dan malam hari.
6. Dilarang merokok saat mengendarai motor.
7. Dilarang memakai/menggunakan lampu yang berwarna (merah, hijau, kuning, putih), lampu harus sesuai standar pabrik.

Perlengkapan Sepeda Motor yang harus dipenuhi oleh pengendara :

1. Memakai helm SNI
2. Kaca spion
3. Memakai sepatu
4. Memakai jaket
5. Memakai sarung tangan
6. Pentil ban

(Motorsport, 2011)

Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, Bab Kecepatan Maksimum dan atau Minimum Kendaraan Bermotor, Pasal 80 poin f adalah “Pada Jalan Kelas III C dalam sistem jaringan jalan sekunder untuk mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang tidak termasuk kendaraan bermotor dengan kereta gandengan atau kereta tempelan adalah 40 km/jam.”

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

2.8 Tata Cara Bersepeda Motor

Dalam buku petunjuk yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Darat tahun 2005 ini dijelaskan mengenai tata cara bersepeda motor, yakni:

2.8.1 Sebelum Berkendara

1. **Kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi) Motor**

   Untuk mengemudikan kendaraan bermotor, seseorang harus memiliki SIM yang sah sesuai kendaraan yang akan digunakan. SIM untuk pengendara sepeda motor adalah SIM C yang dapat diperoleh apabila seseorang telah berumur 16 tahun.

   Cara memperoleh SIM sesuai dengan ketentuan yang telah diatur dengan menyerahkan permohonan tertulis pada petugas POLRI, dapat membaca menulis huruf latin, sehat jasmani rohani, terampil mengemudikan motor, lulus ujian teori dan praktek, mengetahui peraturan lalu lintas dan angkutan jalan, serta teknik dasar berkendara.

   Penggunaan SIM berlaku selama 5 tahun untuk seluruh Indonesia. Disarankan juga untuk mengikuti kursus/pelatihan berkendara agar dapat mempersiapkan diri saat menghadapi tes pembuatan SIM, selain itu juga untuk melatih keterampilan mengerem, membelok, dan berkendara dalam berbagai kondisi jalan untuk meningkatkan keselamatan berkendara. Pengendara sepeda motor wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki, mengetahui tata cara berlalu lintas di jalan, menggunakan sepeda motor hanya untuk dua orang, sepeda motor yang dipergunakan memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan serta baik pengemudi dan penumpang wajib menggunakan helm yang SNI dan dipasang dengan benar.

2. **Kondisi Prima Saat Berkendara**

   Tiga faktor penting yang dapat menghambat berkendara dengan aman adalah alkohol, obat-obatan lain, dan kelelahan.

   Alkohol dan berkendara merupakan kombinasi yang sangat fatal, karena akan mempengaruhi penilaian seseorang dalam menilai jarak aman dan kecepatan, mempengaruhi keseimbangan, memberi rasa percaya diri yang semu, membuat kesulitan dalam melakukan lebih dari satu hal dalam waktu yang sama dan membuat lelah.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

Obat-obatan dan narkoba akan membuat seseorang lemah, pusing, atau mengantuk. Kombinasi obat-obatan dan alkohol juga akan mempengaruhi cara berkendara seseorang, sehingga harus berkonsultasi terlebih dahulu kepada dokter atau ahli farmasi.

Sedangkan kelelahan akan mengurangi kemampuan dalam mengambil keputusan dan membuat sulit berkonsentrasi.

3. Perlengkapan

a. Helm

Harus sesuai dengan standar yang berlaku (ada tanda SNI) dan harus terpasang dengan benar di kepala.

b. Pelindung Wajah dan Mata

Agar dapat terlindungi dari angin, debu, hujan, binatang kecil, dan bebatuan. Kondisi perlengkapan ini harus bebas dari goresan, tidak membatasi pandangan, dan pas digunakan.

c. Pakaian Pelindung

Menggunakan jaket berbahan katun yang dilapis lilin dan bahan sintetis, celana panjang, sarung tangan berbahan sintetis yang baik, dan bersepatu yang terbuat dari kulit atau bahan sintetis yang kuat. Ada baiknya memilih pakaian berwarna cerah untuk semakin membuat terlihat bagi pengemudi lain, pada malam hari disarankan untuk menggunakan pakaian yang dapat memantulkan cahaya/warna.

4. Pemeriksaan kendaraan

a. Alat kendali

- Rem, rem depan dan belakang harus diperiksa keberfungsiannya.
- Kopling dan gas, keduanya harus berfungsi dengan baik, gas harus segera berbalik ketika sudah dilepas.
- Kabel-kabel, memastikan semua kabel dan tali dalam kondisi yang baik dan berfungsi.

b. Ban

- Tekanan, tekanan ban harus diperiksa khususnya pada kondisi ban masih dingin.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

- Tapak ban, ban dengan permukaan yang tidak rata sangat berbahaya karena licin. Tapak ban harus memiliki alur kedalaman sedikitnya 1mm.
- Kerusakan, harus memeriksa jika terdapat pecahan, lubang, paku, atau potongan benda tajam lainnya pada tapak ban.

c. Lampu dan Sein

Pemeriksaan terhadap lampu sein dipastikan harus dapat berkedip dan cukup terang sehingga dapat terlihat dengan baik, begitu pula dengan lampu utama dan lampu rem harus dalam keadaan menyala, diperiksa dengan menaruh tangan di depan lampu. Klakson diharuskan juga dapat berbunyi dengan baik.

d. Spion

Spion harus bersih dan disetel sesuai dengan posisi yang pas untuk melihat area belakang maupun samping.

e. Bahan bakar dan oli

Periksa jumlah oli dan bahan bakar sebelum berkendara agar tidak terjadi henti mendadak saat oli dan bahan bakar sudah benar-benar habis.

f. Rantai

Pemeriksaan rantai apakah telah dilumasi dan setelannya telah tepat. Disarankan untuk melindungi rantai dengan tutup/rangka agar tidak ada yang menyangkut pada rantai.

2.8.2 Saat Berkendara

1. Posisi tubuh

- Pastikan posisi tubuh senyaman mungkin. Kepala harus tegap ke depan, pandangan lurus ke depan. Tangan mampu mengendalikan sepeda motor, bukan untuk menopang tubuh. Duduk dekat dengan setang agar dapat mudah menjangkau dan membelokkan setang dengan baik.
- Posisi tangan dalam menghandel gas ialah dengan menahan handel dengan kuat dan biarkan pergelangan tangan ada dibawah dan bagian jari berada diatas.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

- Posisi kaki harus pada pijakan kaki dan dekat dengan pedal rem serta persneling. Sedangkan posisi lutut harus erat pada tangki bahan bakar.

2. Membelok

Batasi kecepatan saat belok, turunkan gigi sebelum membelok. Jaga posisi tubuh dengan posisi kepala tegak dan pangangan mengarah ke depan/arah jalan.

Gambar 2.1 Posisi Membelok (Perhubungan, 2005)

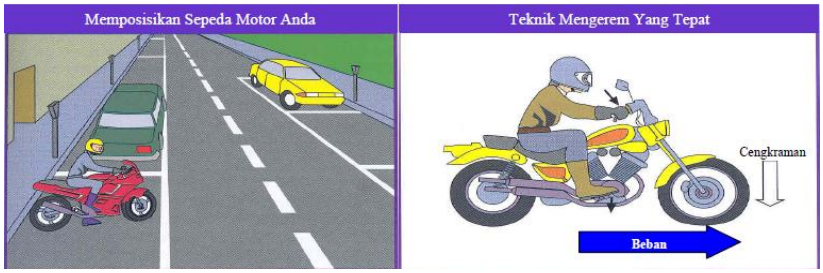
3. Posisi jalan

Pada tikungan, arahkan kendaraan pada lajur yang dituju agar dapat melihat tikungan dengan jelas. Sedangkan pada perempatan jalan, melajulah dengan hati-hati karena jika ada pengendara lain mengerem secara mendadak, kita masih memiliki kesempatan berhenti atau membelok.

4. Pengereman

Pengereman yang tepat adalah perpaduan antara menutup handel gas dan melakukan pengereman pada kedua roda disaat yang sama, ketika menurunkan posisi transmisi sebelum berhenti. Lakukan pengereman dengan halus sebelum memasuki tikungan. Gunakan keempat jari untuk meraih tuas rem depan untuk mencegah jari terjepit diantara handel gas dan tuas rem.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012



Gambar 2.2 Teknik Mengerem (Perhubungan, 2005)

5. **Berkendara menanjak**

   Gunakan rem depan untuk menahan sepeda motor. Nyalakan mesin dan mulai pada posisi persneling satu, kemudian ganti dengan rem belakang untuk menahan kendaraan, lepaskan rem depan agar dapat menggunakan handel gas dengan tangan kanan.

6. **Lampu utama**

   Nyalakan lampu utama saat berkendara di siang hari. Disarankan untuk menggunakan lampu dekat karena lampu jauh dapat membuat pengendara lain silau.

7. **Lampu indikator**

   Nyalakan lampu sein agak lama saat memasuki jalan yang bercabang atau berpindah jalur. Matikan lampu ketika sudah tidak membutuhkan. Gunakan lampu rem belakang agar mudah terlihat. Injak pedal rem dengan lembut sebelum memelankan kendaraan. Hal ini dapat dilakukan saat berjalan pelan atau membelok.

8. **Penggunaan klakson**

   Gunakan klakson sebagai tanda atau peringatan dari kemungkinan keadaan berbahaya.

9. **Menjaga jarak aman**

   - Aman dengan kendaraan di depan

     Jarak minimun kendaraan dengan kendaraan di depannya adalah selama 2 detik atau lebih. Karena semakin dekat dengan kendaraan di depan, maka semakin besar kemungkinan melakukan pengereman mendadak dan beresiko kehilangan kendali sepeda motor. Waktu yang lebih lama dan jarak aman yang lebih jauh diperlukan saat kondisi cuaca yang buruk dan kemampuan pandang berkurang (malam hari,

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

hujan, atau berkabut), kondisi jalan basah/licin, kondisi jalan buruk/dalam perbaikan.

- Aman dengan kendaraan di samping

  Lebih baik berpindah lajur untuk menambah jarak aman dari kendaraan lain, selalu periksa kaca spion dan kondisi dibelakang sebelum berubah arah/jalur. Berada disamping truk besar akan mempengaruhi pengendalian karena hembusan angin.

- Aman dengan kendaraan di belakang

  Jika pengendara motor dibelakang terlalu dekat, bila memungkinkan, pindahlah ke jalur lain agar pengendara yang dibelakang dapat menyalip, atau perlambatlah laju kendaraan.

10. Permukaan jalan yang licin, tidak rata, bergelombang, dan miring

Jalan yang basah dari hujan maupun oli tumpah, jalan berlubang, bertanah, berlumpur, jalanan dari besi (perlintasan rel kereta api), adalah permukaan jalan yang tidak baik. Untuk itu kurangi kecepatan, gunakan kedua rem, jangan melakukan pergerakan mendadak. Sebisa mungkin hindari jalan licin, berjalanlah pada jejak jalan yang telah "dibuat" kendaraan lain sebelumnya. Saat melintasi rel kereta, lewatlah dengan satu arah dengan sepeda motor dalam posisi tegak. Jaga posisi gas secara stabil dan hindari pengurangan kecepatan atau mengerem saat melintasi rel kereta.

11. Berkendara saat malam hari

Kurangi kecepatan saat malam hari, terutama jika tidak begitu mengeal jalan. Pastikan menggunakan pakaian dan perlengkapan yang membuat terlihat bagi pengendara lain. Demikian juga dengan fungsi kaca spion, lampu motor, dan indikator lainnya harus dalam keadaan baik. Tingkatkan penglihatan dengan menggunakan lampu jauh, kecuali pada saat kondisi berkabut, karena cahaya akan memantul kembali dan menghalangi pandangan.

12. Memboncengi penumpang dan mengangkut barang

Saat membonceng, posisi duduk pengendara tidak boleh lebih maju ke depan daripada biasanya. Penumpang juga diwajibkan untuk memakai perlengkapan yang aman dan dapat melindunginya. Instruksikan

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

penumpang untuk duduk senyaman mungkin tanpa mengganggu pengendara, berpegangan pada pegangan tangan di motor atau pada si pengendara, tumpukan kedua kaki pada pijakan kaki yang tersedia, duduk sejajar dengan pengendara, hindari pergerakan atau pembicaraan yang tidak penting.

Saat membawa barang, letakkan barang secara seimbang pada tempat duduk belakang atau pada sisi motor agar tidak mengganggu penglihatan. Ikat dengan baik.

2.8.3 Perawatan Sepeda Motor

1. Pemeriksaan mingguan
   - Ban, periksalah jenis ban yang digunakan. Pastikan juga udara dalam ban tersebut cukup, jika ban tersebut kempes robek atau tergores, maka perlu diganti.
   - Roda, periksa roda sepeda motor apakah terdapat kerusakan. Perhatikan velg apakah terdapat retakan. Angkat roda sepeda motor dan putarlah. Lihat apakah putaran roda lurus dan tidak mengeluarkan suara. Juga periksa apakah roda bergoyang ke kanan atau kiri.
   - Kendali, periksa alat kendali sepeda motor untuk memastikan mereka bekerja dengan baik. Bacalah buku petunjuk manual sepeda motor agar pemeriksaan sesuai dengan prosedur. Periksalah apakah terdapat kerusakan pada kabel di sepeda motor.
   - Rantai dan gir, periksa kerenggangan rantai, setel dan berikan pelumasan secara berkala.
   - Pengencangan, periksa apakah terdapat baut maupun mur yang mulai mengendur. Hal ini mudah dilakukan jika sepeda motor selalu dalam kondisi bersih.
   - Rem, setel dan rawatlah rem pada sepeda motor seperti yang tertera pada buku manual. Tanyakan pada bengkel terdekat jika meragukan.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

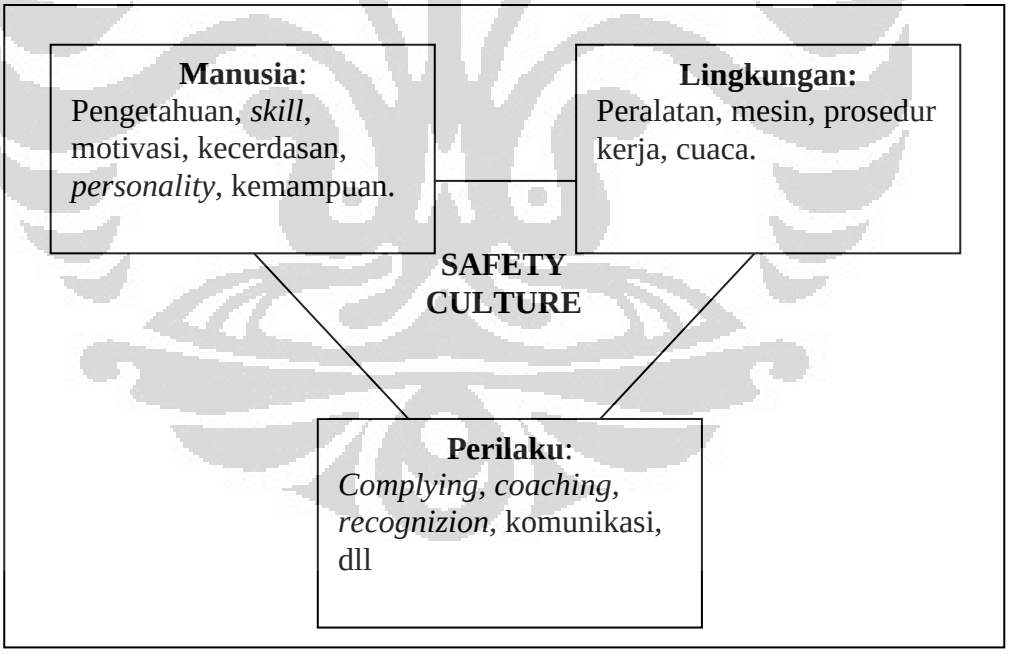
BAB 3
KERANGKA TEORI, KERANGKA KONSEP DAN DEFINISI ISTILAH

3.1 Kerangka Teori

Penelitian ini menggunakan teori pembentukan perilaku dari Geller yang terdiri dari faktor manusia, diwakili oleh faktor pengetahuan, *skill*, motivasi, kecerdasan, *personality*, dan kemampuan; faktor lingkungan yang terdiri dari peralatan, mesin, prosedur kerja, dan cuaca. Kedua faktor ini berpaduan membentuk satu perilaku.

Teori Geller ini dipakai karena dianggap cukup mewakili faktor resiko yang berhubungan dengan perilaku tidak aman pada pengendara *ojek*. Seperti yang disebutkan oleh Korps Lantas POLRI, dimana faktor penyebab kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia, kendaraan, jalan, dan alam.

Bagan 3.1. Kerangka Teori Pembentukan Perilaku (Geller, 2001)

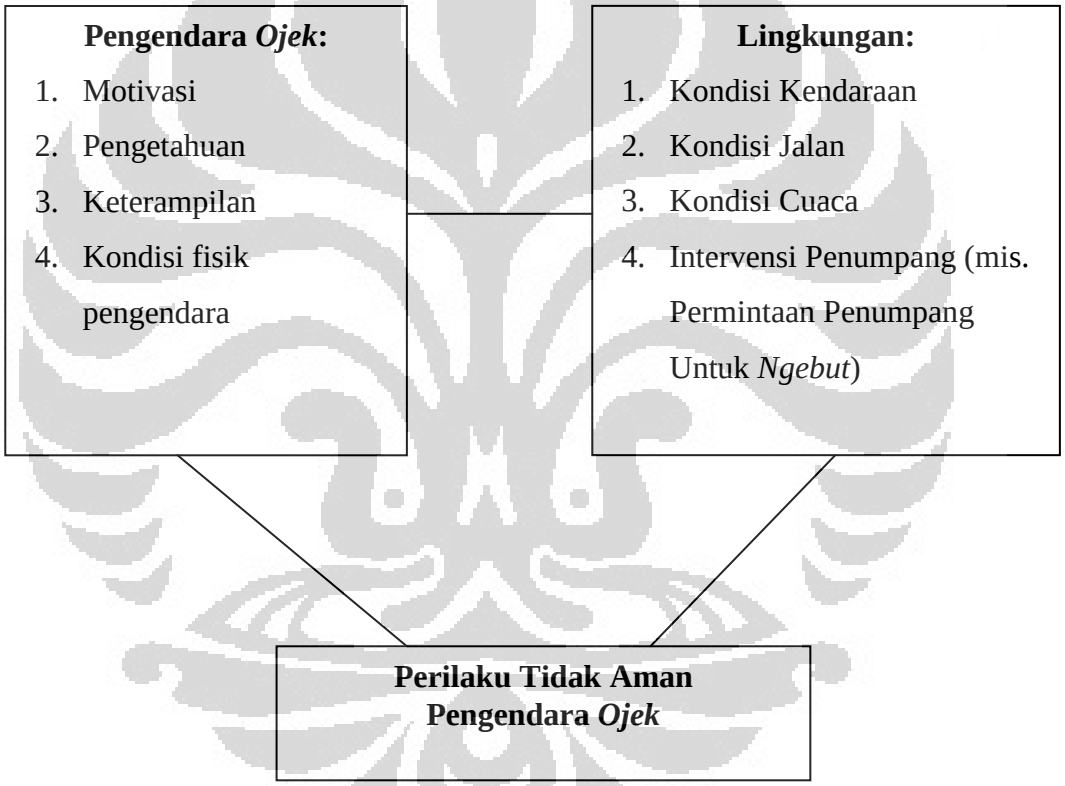


Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

3.2 Kerangka Konsep

Penerapan teori Geller dalam kerangka konsep dilakukan dengan menggunakan variabel manusia dan lingkungan. Pada faktor manusia, terdapat motivasi, pengetahuan, keterampilan, dan kondisi fisik pengendara. Pada faktor lingkungan yang terdiri dari peralatan, mesin, cuaca, dan prosedur, maka peneliti menerjermahkannya ke dalam kondisi kendaraan, jalan, cuaca, dan intervensi penumpang. Keduanya saling berkaitan membentuk satu perilaku tidak aman pengendara *ojek*.

Bagan 3.2. Kerangka Konsep Faktor Perilaku Tidak Aman Pengendara *Ojek*



Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

3.3 Definisi Istilah

No.	Variabel	Definisi	Alat ukur
1.	Motivasi	Hal apa yang menjadi motivasi dari pengendara *ojek* untuk berperilaku tidak aman, meliputi ketiadaan dukungan dari keluarga atau teman-teman dan tidak pernah mengalami nyaris celaka atau kecelakaan selama berperilaku tidak aman.	Observasi Wawancara dan kroscek
2.	Pengetahuan	Tingkat pengetahuan pengendara *ojek* mengenai bahaya dan resiko perilaku tidak aman dan pengetahuan mengenai cara berkendara serta regulasi yang ada, sesuai standar Tata Cara Berkendara Motor yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Darat RI.	Observasi Wawancara dan kroscek
3.	Keterampilan	Keterampilan yang dimiliki pengendara *ojek* dalam berkendara. Salah satunya diukur dengan teknik atau trik berkendara dari pengalaman kerja mereka. Cara berkendara akan dibandingkan dengan standar Tata Cara Berkendara Motor yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Darat RI.	Observasi Wawancara dan kroscek
4.	Kondisi Fisik	- Keterangan 5 W + 1 H pengendara *ojek* pernah berkendara dalam keadaan fisik kurang sehat (sehabis mabuk, dalam keadaan mengantuk, sakit, atau dalam pengaruh obat). - Keterangan apakah pernah melihat temannya berkendara saat kurang sehat, lalu apa yang dilakukannya, dan bagaimana tanggapan temannya. Sesuai dengan standar Tata Cara Berkendara Motor yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Darat RI.	Observasi Wawancara dan kroscek
5.	Kondisi Kendaraan	- Keterangan 5 W + 1 H kondisi motor dari pengendara ojek, meliputi alat kendali (rem, kopling dan gas, kabel-kabel), ban, sandaran motor, lampu dan sein, spion, bahan bakar dan oli, rantai. - Keterangan apakah selalu mengecek kendaraan sebelum berkendara. - Keterangan apakah pernah melilhat temannya berkendara tanpa memeriksa kondisi motor terlebih dahulu, lalu apa yang dilakukannya, dan bagaimana tanggapan temannya. Sesuai dengan standar Tata Cara Berkendara Motor yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Darat RI.	Observasi Wawancara dan kroscek
6.	Kondisi Jalan	Keterangan kondisi jalan yang sering dilalui pengendara ojek, dan jika ada jalan yang rusak apakah pernah mengalami atau melihat kecelakaan atau nyaris celaka di jalan tersebut. Sesuai dengan standar Tata Cara Berkendara Motor yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Darat RI.	Observasi Wawancara dan kroscek
7.	Kondisi Cuaca	Keterangan kondisi cuaca yang sering menjadi kendala pengendara *ojek*, apa saja kendalanya dan bagaimana cara mengatasinya. Sesuai dengan standar Tata Cara Berkendara Motor yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Darat RI.	Observasi Wawancara dan kroscek
8.	Intervensi Penumpang	Sesuai dengan prasurvei yang dilakukan. Adanya permintaan penumpang untuk *ngebut* dan apa yang dilakukan pengendara *ojek.*	Observasi Wawancara dan kroscek

No.	Variabel	Definisi	Alat ukur
9.	Perilaku Tidak Aman	Tindakan pengendara *ojek* yang dilakukan saat mengendarai maupun membawa penumpang yang berpotensi mengakibatkan kecelakaan, yang tidak sesuai dengan standar UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Tata Cara Berkendara Motor yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Darat RI. Perincian regulasi yang diaplikasikan dalam penelitian ini, terlampir.	Observasi Wawancara dan kroscek

BAB 4
METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Desain Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif yang bertujuan untuk mengetahui gambaran faktor resiko yang berhubungan dengan perilaku tidak aman pengendara *ojek* di Pangkalan *Ojek* Stasiun Citayam, Depok tahun 2012. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif guna mengetahui informasi lebih dalam tentang gambaran faktor resiko perilaku tidak aman pengendara *ojek* di Pangkalan *Ojek* Stasiun Citayam, Depok tahun 2012 dan membandingkannya dengan standar regulasi UU RI No. 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya 2009 dan Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia oleh Departemen Perhubungan Ditjen Perhubungan Darat tahun 2005.

4.2 Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan selama 2 bulan, terhitung Mei hingga Juni 2012 di Pangkalan *Ojek* Stasiun Citayam, Depok. Pemilihan lokasi berdasarkan tahap pra observasi pada awal tahun 2012.

4.3 Informan

Pemilihan informan dilakukan berdasarkan kecukupan dan kesesuaian, yang memiliki pengetahuan dan dapat mewakili seluruh gambaran yang akan diteliti sesuai prasurvei, yakni pengendara *ojek* yang *mangkal* di pangkalan *ojek* stasiun Citayam. Informan yang dipilih meliputi 4 orang pengendara *ojek*, 2 orang penumpang, dan 2 orang pejalan kaki.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

4.4 Teknik Pengumpulan Data

4.4.1 Sumber Data

Sumber data pada penelitian ini ialah data primer, yakni berdasarkan observasi dengan pengamatan, wawancara kepada informan pengendara *ojek*, serta kroscek yang dilakukan pada rekan pengendara, penumpang, dan pejalan kaki.

4.4.2 Instrumentasi

Instrumen penelitian yang digunakan adalah alat tulis, *recorder*, dan panduan wawancara.

4.5 Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan dengan menelaah kembali semua informasi yang telah dikumpulkan, mengelompokkan informasi berdasarkan topik yang akan dipelajari, mengidentifikasi jawaban-jawaban yang sering timbul, menganalisis variabel, dan meringkas data dengan tabel.

4.6 Penyajian Data

Data disajikan dalam bentuk teks dan tabel. Penyajian data berupa teks dimaksudkan untuk menyajikan kalimat yang menjelaskan data secara kualitatif. Sedangkan penyajian dalam bentuk tabel untuk pengklasifikasian data sehingga lebih mudah dipahami dan komunikatif.

4.7 Validitas Data

a. Triangulasi metode

   Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data melalui observasi serta wawancara yang dilakukan kepada pengendara *ojek* dan rekan-rekannya sebagai kroscek.

b. Triangulasi sumber

   Untuk pengujian validitas data, dilakukan kroscek antara pengendara *ojek*, penumpang, dan pejalan kaki.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

c. Triangulasi data

Peneliti melakukan permbandingan data dan kontras data, yakni pembandingan antara hasil observasi dan hasil wawancara antara informan satu dengan yang lainnya agar tidak ada kontradiksi.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

BAB 5
GAMBARAN LOKASI PENELITIAN

5.1 Demografi Lokasi Penelitian Pangkalan *Ojek* Stasiun Citayam, Depok

Stasiun Citayam adalah salah satu stasiun yang menghubungkan perjalanan KRL (Kereta Api Listrik) Jakarta-Bogor, terletak diantara stasiun Depok dan stasiun Bojonggede, beroperasi dari pukul 4:30 WIB sampai dengan pukul 24:00 WIB. Setiap harinya penumpang selalu berjejal terutama saat jam sibuk di pagi hari dan sore hingga malam hari.

Transportasi yang mengantarkan penumpang dari rumahnya ke stasiun maupun sebaliknya serta ke daerah lain, antara lain mobil angkutan umum dengan nomer trayek D05 jurusan Depok-Bojonggede dan nomer trayek D111 jurusan Citayam-Parung, sepeda motor pribadi, dan *ojek*. Namun yang paling banyak digunakan ialah *ojek*, karena cukup praktis dan cepat mengantar penumpang sampai ke stasiun. Oleh sebab itu banyak sekali angkutan *ojek* yang *mangkal* di pangkalan.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

BAB 6
HASIL DAN PEMBAHASAN

6.1 Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan dalam melakukan penelitian ini adalah:

1. Kondisi lingkungan sekitar cukup berisik, mengingat kereta seringkali melintas sehingga menimbulkan suara yang dapat mempengaruhi konsentrasi informan dalam memberikan jawaban. Cara mengatasinya adalah dengan berusaha bicara lebih keras dengan intonasi yang tepat, disertai bahasa tubuh yang baik.
2. Terdapat kesulitan dalam mencari jumlah informan yang kooperatif, karena sebagian dari mereka merasa malu dan *minder* untuk diwawancarai, walaupun sudah dilakukan pendekatan dan diberikan pengertian. Sedangkan sebagian lagi tidak mau karena menganggap hanya mengganggu waktu kerja mereka.
3. Pada saat wawancara dilakukan, seringkali informan memberikan jawaban sambil mencari penumpang (sambil bekerja), sehingga jawaban yang diberikan cukup singkat. Cara mengatasinya dengan mempersilakan pengendara *ojek* untuk mengantarkan penumpang, dan menunggu hingga beliau kembali.
4. Pada saat dilakukan wawancara, terkadang tidak sesuai dengan kondisi cuaca di mana akan dilakukan observasi terhadap cara berkendara saat hujan. Untuk mengatasinya, dilakukan kroscek kepada rekan kerja pengojek.
5. Jawaban yang diberikan informan juga sulit diketahui keobjektifannya karena besar dari mereka memberikan jawaban yang ideal untuk mempertahankan citra diri mereka. Namun untuk mengatasinya, telah dilakukan kroscek pada observasi, bertanya kepada kawan informan, pada penumpang, dan pejalan kaki agar mendapatkan jawaban yang lebih objektif.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

6.2 Karakteristik Informan

Tabel 6.1 Karakteristik Informan

No.	Informan	Usia	Ijazah Terakhir	Lama Bekerja	Kepemilikan SIM	Keikutsertaan Tes Uji Kendara	Keikutsertaan Kursus Berkendara	Rata-rata Pendapatan/hari
1.	Informan 1	31 Tahun	SMA	8 Tahun	Tidak ada	Tidak pernah	Tidak pernah	Rp50.000-Rp100.000
2.	Informan 2	40 Tahun	SMP	10 Tahun	Tidak ada (sudah tidak berlaku)	Ya	Tidak pernah	Rp100.000-Rp150.000
3.	Informan 3	48 Tahun	SD	15 Tahun	Tidak ada	Tidak pernah	Tidak pernah	Rp50.000-Rp100.000
4.	Informan 4	30 Tahun	SMP	2 Tahun	SIM C (berlaku hingga 2013)	Ya	Tidak pernah	Rp150.000

Dari tabel 6.1 didapatkan bahwa usia informan rata-rata dari 30 hingga hampir 50 tahun, dan telah bekerja lebih dari 5 tahun, hanya 1 informan yang baru bekerja 2 tahun. Tingkat pendidikan diukur dengan ijazah terakhir yang dimiliki sebagian besar hanya sampai lulus SD dan SMP, sisanya 1 informan sekolah hingga SMA.

Dalam hal kepemilikan surat ijin mengemudi, hanya seorang yang punya SIM C, sedangkan yang lainnya tidak memiliki SIM. Yang mengikuti tes uji berkendara hanyalah yang pernah memiliki SIM. Semua informan tidak pernah mengikuti kursus berkendara, mereka mengaku belajar berkendara motor secara otodidak, bertanya kepada teman, maupun diajari oleh anggota keluarganya. Rata-rata pendapatan mereka berkisar antara Rp50.000 hingga Rp150.000 di mana dapat diduga sebagai pendapatan homogen pada seluruh pengendara *ojek* di pangkalan *ojek* stasiun Citayam.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

6.3 Proses Kerja

Proses kerja yang dilakukan oleh pengendara *ojek*, dimulai dari jadwal kerja tidak menentu, tergantung dari kemauan si pengendara. Sedangkan proses kerjanya adalah menunggu penumpang dan mengantarkannya ke tempat tujuan.

6.4 Analisis Motivasi

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan mengenai motivasi dalam berperilaku aman ialah karena mendapat dukungan dari keluarga, rekan kerja, dan pengalaman-pengalaman buruk yang pernah dilihat baik dari rekan kerja maupun pengendara lain yang kecelakaan, seperti jatuh dari motor, terpeleset, dan lain sebagainya. Sedangkan motivasi untuk berperilaku aman sebagian besar karena keterpaksaan, baik intervensi penumpang, maupun mengejar waktu.

Berikut jawaban dari informan ketika ditanya mengenai perilaku aman:

"*Bini saya selalu ngasih tau untuk hati-hati setiap sebelum berangkat narik*"

"*Saya ngeri lihat temen waktu itu pernah kecelakaan karena gak hati-hati, makanya saya sekarang kudu baik-baik bawa motor*"

(kurang lebih setiap informan memiliki jawaban yang senada).

Ketika ditanya mengenai perilaku tidak aman, jawabannya adalah:

"*Ya, abis gimana kadang terpaksa kalo penumpang mintanya buru-buru, kadang karena kereta mogok atau telat, jadi mintanya suruh cepetan*"

Menurut Terry G. (1986), motivasi ialah keinginan yang terdapat pada diri seorang individu yang mendorongnya untuk melakukan perbuatan-perbuatan atau perilaku. Senada dengan Terry, Stooner (1992) mendefinisikan motivasi sebagai suatu hal yang menyebabkan dan yang mendukung tindakan atau perilaku seseorang. Dalam teori Mc Clelland yang dikutip dan diterjemahkan oleh Asnawi (2002), ada dua motivasi dalam diri manusia, yakni motif primer dan sekunder. Motif primer adalah motif yang tidak dipelajari, yakni timbul secara alamiah dalam diri setiap manusia secara biologis, contohnya motif makan, minum, dan kebutuhan biologis lainnya. Sedangkan motif sekunder

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

adalah motif yang dipelajari melalui pengalaman serta interaksi dengan orang lain, atau lebih sering disebut dengan motif sosial.

(Notoatmodjo, 2007).

Jika dilihat dari beberapa pernyataan informan, motivasi mereka dalam berperilaku aman ialah karena adanya dukungan dari keluarga, dari rekan kerja, dan pengalaman buruk dalam berkendara. Sedangkan motivasi dalam berperilaku tidak aman ialah karena keterpaksaan saat penumpang meminta mereka untuk *ngebut*.

Tabel 6.2 Ringkasan Analisis Motivasi

Pertanyaan Penelitian	Ringkasan	Kesimpulan
Apa yang menjadi motivasi dari pengendara *ojek* untuk berperilaku aman dan tidak aman.	a. Seluruh informan menyatakan termotivasi berperilaku aman karena dukungan keluarga, rekan kerja, dan melihat pengalaman buruk kecelakaan saat bekerja. b. Seluruh informan mengaku termotivasi berperilaku tidak aman karena keterpaksaan akibat intervensi penumpang.	Terdapat motivasi dalam berperilaku aman maupun tidak aman. Pengakuan pengendara *ojek* tersebut diamati melalu observasi, dan kenyataannya pada beberapa informan ada yang berperilaku tidak aman, meskipun tidak ada intervensi penumpang. Begitu pula saat dilakukan survei, penumpang mengaku, beberapa informan ada yang kurang aman dalam berkendara. Jadi motivasi dalam berperilaku aman tidak terlalu terbukti ampuh mencegah pengendara *ojek* untuk berperilaku tidak aman, meskipun tanpa intervensi penumpang.

6.5 Analisis Pengetahuan

Pada poin pengetahuan akan dibahas mengenai apa saja yang informan ketahui mengenai bahaya dan resiko dalam berperilaku tidak aman di pekerjaannya serta dari mana informan mengetahui mengenai bahaya dan resiko tersebut.

Jawaban dari informan, sebagian besar mengarah ke sisi keamanan saat mereka bekerja, menghindari tindakan penodongan, hipnotis, dan lain

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

sebagainya, sedangkan untuk sisi perilaku tidak aman, yang mereka ketahui hanyalah sebatas celaka, jatuh dari motor, terserempet atau tersenggol kendaraan lain, dan tertabrak, jika berkendara terlalu kencang tanpa perhitungan.

Untuk perilaku dalam penggunaan alat pelindung diri seperti helm, sepatu, dan jaket (sesuai tata cara berkendara motor yang diterbitkan Ditjen Perhubungan Darat RI), mereka mengetahui peraturan mengenai penggunaan helm, namun mereka menganggap bahwa peraturan tersebut hanya berlaku di jalan-jalan besar saja sehingga tidak perlu menggunakan helm jika tidak ke jalan protokol, sebab polisi hanya ada di jalan protokol saja.

Namun, salah satu informan (informan 2) menyadari dari pengalaman, ia pernah melihat seseorang kecelakaan dengan luka di kepala, dan dia paham apabila si korban mengenakan helm, maka luka tersebut bisa dicegah. Meskipun begitu, informan tetap bersikukuh bahwa tidak perlu menggunakan helm karena jalur yang ia lalui hanyalah jalur kampung, dan penggunaan helm membuat ia kurang nyaman. Senada dengan jawaban informan lainnya, penggunaan helm hanya dilakukan saat ada polisi, dan saat hujan saja, agar tidak kedinginan.

”*Kalo disini-sini mah gak perlu pake helm. Kan kalo ada polisi, kalo ke jalan besar, baru pake helm. Kalo di kampung-kampung mah gak usah. Gak enak juga, engap. Tapi kalo ujan, baru pake helm biar anget gitu gak kedinginan.*”

Sedangkan pengetahuan dalam menggunakan jaket dan sepatu dianggap bukanlah hal yang terlalu penting, padahal dalam tata cara berkendara dari Perhubungan Darat, tidak hanya jaket dan sepatu, namun juga pelindung mata dan wajah wajib dikenakan saat berkendara.

Mereka mengaku tidak mengetahui adanya peraturan mengenai penggunaan jaket, sepatu, dan pelindung wajah serta mata. Dari pengalaman mereka, pernah ada orang yang kakinya terluka parah karena pada saat berkendara hanya menggunakan sandal biasa, akibatnya waktu mengalami kecelakaan, cedera kaki yang didapat cukup parah. Namun sekali lagi, mereka mengaku hanya menggunakan jaket biasa, itu pun tidak selalu, dan penggunaan sepatu hanya digunakan saat berjalan jarak jauh saja, misalnya ke jalan protokol.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

Pengetahuan informan mengenai cara berkendara tanpa merokok ialah semata-mata karena menghormati penumpang agar tidak terganggu asap rokok, bukan karena mengganggu posisi tangan saat berkendara.

"*Ya kasian aja sama sewa di belakang, kan jadi kena asap rokok. Lagian juga kadang sewanya yang marah kalo kita sambil ngerokok, bau asap gitu."*

Setelah diamati melalui observasi sebagian informan terbukti tidak merokok saat berkendara.

Sedangkan berkendara sambil menggunakan telepon genggam, informan 2 mengaku akan berhenti terlebih dahulu sebelum menggunakan telepon genggam. Semua informan mengetahui adanya larangan untuk menggunakan telepon genggam saat berkendara.

"*Kalo ada yang nelpon, saya minggir pelan, terus berhenti dulu, baru nelpon."*

Seperti informan 2, informan lainnya juga mengatakan hal yang senada. Namun saat dibuktikan melalui observasi, ada informan yang hanya menurunkan kecepatan motornya ketika menggunakan telepon genggam.

Saat ditanya mengenai berkendara sambil mendengarkan musik, tidak ada informan yang mengaku pernah melakukannya, dan telah dibuktikan melalui observasi.

"*Ah nggak pernah saya mah neng, kalo pake denger musik kan nanti gak kedengeran penumpang ngomong apa*"

Dalam hal penggunaan sandal ketika berkendara, 3 informan menggunakan sandal dan tidak mengetahui kewajiban penggunaan sepatu dalam berkendara. Meskipun mereka mengaku pernah melihat kecelakaan yang parah akibat penggunaan sandal, namun informan 1 hanya mengaku menggunakan sandal saat berkendara adalah aman, dan penggunaan sepatu hanya penting saat berkendara jarak jauh saja.

"*Ya, senyamannya aja. Kalo jauh, baru pake sepatu.*"

Sedangkan informan 3, selalu menggunakan sepatu saat berkendara. Beliau mengatakan penggunaan sandal dalam berkendara adalah tidak aman karena mudah terlepas dan licin.

"*Saya selalu pake sepatu neng, kalo pake sendal mah licin.*"

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

Saat ditanyakan apakah pernah melihat temannya morokok, menggunakan telepon genggam, mendengarkan musik, atau menggunakan sandal saat berkendara, mereka mengaku sering melihat dan cukup banyak, namun mereka tetap menasehati temannya, terutama dalam hal merokok.

Observasi dan survei membuktikan jawaban mereka benar adanya.

Mengenai teknik berkendara, sebagian besar jawaban informan sama. Yakni posisi tubuh tegap saat berkendara, saat membelok hanya 3 informan yang mengaku menyalakan lampu sein, 1 informan membunyikan klakson, dan 3 informan menurunkan kecepatan.

"*Kalo belok ya pelan-pelan, kasih lampu sen, klaksonin*."

Saat berada di tikungan dan perempatan jalan, semua informan mengatakan berjalan pelan dambil melihat kendaraan lain, namun hanya 1 informan yang membunyikan klakson.

Pada saat pengereman, hanya 1 informan yang menggunakan kedua rem, rem depan dan belakang. Yang lainnya hanya salah satu saja. Saat di jalan menanjak, semuanya menggunakan gigi 1, hanya informan 3 yang menggunakan gigi 2. Sedangkan menurut standar, seharusnya adalah gigi 1.

Dalam menjaga jarak aman, pada standar dipakai satuan detik yakni 2 detik, sedangkan para pengendara lebih suka menggunakan satuan meter yakni sekitar 2 sampai 4 meter dan perhitungan selisih 1 motor di depannya. Namun saat observasi, didapat informan 1 yang mengaku selisih 1 motor di depannya, nyatanya berjarak $\pm$ 1 meter saja.

Ketika melalui jalan rusak, semua informan mengaku berjalan dengan pelan-pelan sambil tetap berhati-hati. Saat membawa penumpang semua informan menjawab selalu memastikan apakah penumpang sudah benar-benar naik atau belum, baik dengan bertanya ke penumpang maupun sambil melihat ke kaca spion seperti yang dilakukan informan 3.

"*Kalo naikin sewa ya tanya dulu, udah belum neng, kadang liat spion juga.*"

Namun saat observasi dan survei, ditemukan bahwa informan 1 tidak bertanya ke penumpang maupun melihat ke spion, begitu pula dengan sandaran motor, terkadang informan 1 mengangkat sandaran motor sambil berjalan untuk mengejar penumpang yang baru turun kereta.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

Lampu utama seharusnya dinyalakan baik pada siang hari maupun malam hari, meskipun semua informan tahu, namun tidak ada informan yang mengaku menyalakan lampu saat siang hari, kecuali informan 3, itupun hanya bila masuk ke jalan protokol saja.

"*Kalo ke Depok, baru deh nyalain lampu. Kalo disini mah siang nggak usah, kan udah terang neng.*"

Semua informan mengaku menyalakan lampu sein saat akan belok, namun hanya informan 1 yang mengaku menyalakan lampu sein saat menyalip, akan tetapi kenyataannya informan 1 terkadang lupa menyalakannya.

Menurut Notoatmodjo (2007), pengetahuan merupakan hasil dari tahu, dan terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indera manusia, yakni penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa, dan raba. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui mata dan telinga. Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang. Pengetahuan yang tercakup dalam domain kognitif memiliki 6 tingkatan.

1. Tahu, mengingat suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Termasuk dalam pengetahuan tingkat ini adalah mengingat kembali sesuatu yang spesifik dari seluruh bahan yang dipelajari atau rangsangan yang telah diterima. Oleh sebab itu, tahu ini merupakan tingkat pengetahuan yang paling rendah.
2. Memahami, merupakan kemampuan untuk menjelaskan secara benar tentang objek yang diketahui, dan dapat meninterpretasikan materi tersebut secara benar. Orang yang telah paham terhadap objek atau materi harus dapat menjelaskan, menyebutkan contoh, menyimpulkan, meramalkan, dan sebagainya terhadap objek yang dipelajari.
3. Aplikasi, merupakan kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi atau kondisi real. Aplikasi dapat diartikan sebagai penggunaan metode, prinsip, dan sebagainya dalam konteks atau situasi lain.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

4. Analisis, merupakan kemampuan menjabarkan materi atau suatu objek ke dalam komponen-komponen, tetapi masih di dalam satu struktur organisasi, dan masih ada kaitannya satu sama lain.
5. Sintesis, menunjuk kepada suatu kemampuan untuk meletakkan atau menghubungkan bagian-bagian di dalam suatu bentuk keseluruhan yang baru. Dengan kata lain, sintesis adalah suatu kemampuan untuk menyusun formulasi baru dari formulasi-formulasi yang ada.
6. Evaluasi, berkaitan dengan kemampuan melakukan penilaian terhadap suatu materi atau objek. Penilaian-penilaian itu didasarkan pada suatu kriteria yang ditentukan sendiri, atau menggunakan kriteria-kriteria yang telah ada.

Jika dilihat dari pernyataan informan, terlihat bahwa secara garis besar, informan mengetahui bahaya dari setiap perilaku tidak aman yang mereka lakukan, namun hanya sampai poin memahami. Selain itu, pengetahuan yang mereka miliki biasanya berasal dari pengalaman mereka yang terwujud dari penginderaan suatu objek, yakni melihat kecelakaan dan hampir mengalami kecelakaan.

Maka itu, informan lebih fokus terhadap bagaimana cara berkendara yang dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan dibandingkan perlengkapan yang harus mereka gunakan sebelum berkendara.

Tabel 6.3 Ringkasan Analisis Pengetahuan

Pertanyaan Penelitian	Ringkasan	Kesimpulan
Tingkat pengetahuan pengendara *ojek* mengenai bahaya dan resiko dari perilaku tidak aman serta peraturannya dan pengetahuan dalam berkendara	a. Seluruh informan mengaku mengetahui perlengkapan yang harus digunakan dan hal-hal yang tidak boleh dilakukan saat berkendara. Informan mengetahui dari pengalaman buruk mereka. Hanya pada penggunaan helm SNI dan tidak ugal-ugalan, yang mereka ketahui peraturannya. b. Pada saat berkendara, tingkat pengetahuan domain kognitif informan maju satu tingkat ke poin	Tingkat pengetahuan informan yang diukur dengan domain kognitif, hanya sampai tahap memahami, hanya pada cara berkendara informan mampu mengaplikasikan apa yang telah dilihat atau dipelajari melalui panca indera (melihat kecelakaan atau mengalami kecelakaaan), itu pun terkadang masih ada yang dilanggar karena unsur keterpaksaan. Sehingga dapat disimpulkan, unsur pengetahuan informan

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

Pertanyaan Penelitian	Ringkasan	Kesimpulan
	aplikasi, yakni mampu melaksanakan apa yang telah dipelajari melalui kondisi. Hanya 1 orang informan yang masih berada di poin memahami saja.	masih cukup rendah, maka dari itu informan masih kerap melakukan perilaku tidak aman.

6.6 Analisis Keterampilan

Pada poin keterampilan akan dibahas mengenai keterampilan yang dimiliki pengendara *ojek* dalam berkendara, apakah mereka memiliki satu keterampilan khusus yang mereka anggap cukup berguna dan dari mana mereka mempelajarinya. Dalam tata cara berkendara motor terbitan Ditjen Perhubungan RI, sangat disarankan untuk mengikuti kursus atau pelatihan berkendara sebelum mengikuti tes uji berkendara sebagai syarat mendapatkan SIM, namun dari 4 informan, semuanya tidak memiliki SIM, kecuali informan 4.

Semua informan juga mengaku tidak pernah mengikuti kursus berkendara, keterampilan yang umumnya mereka miliki ialah dalam menyalip kendaraan dan melalui jalan yang rusak, keduanya dipelajarinya dengan otodidak, hanya sesekali bertanya atau berbagi pengalaman dengan kawan atau anggota keluarganya.

"*Ya belajar sendiri aja, kan udah biasa, kalo dulu iya nanya-nanya ke kakak saya, waktu baru belajar motor.*"

Menurut Tyler (1993), keterampilan ialah kemampuan seseorang untuk melaksanakan tugas secara efektif dengan dan untuk orang lain. (Notoatmodjo, 2007).

Jika dilihat dari pernyataan informan, keterampilan yang mereka miliki didapat dari belajar sendiri (otodidak) atau bertanya kepada teman atau anggota keluarganya. Keterampilan tidak didapat dari suatu pembelajaran khusus oleh lembaga yang mengajari cara berkendara, atau pun melalui tes uji berkendara. Sehingga secara umum, informan tidak mengetahui standar yang tepat dalam melakukan keterampilan berkendara yang mereka miliki, hal

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

tersebut akan berdampak pada timbulnya perilaku tidak aman dalam berkendara.

Tabel 6.4 Ringkasan Analisis Keterampilan

Pertanyaan Penelitian	Ringkasan	Kesimpulan
Keterampilan yang dimiliki dalam berkendara, apakah memiliki keahlian dalam melakukan manuver tertentu. Dan dari mana mereka mempelajari teknik tersebut.	Informan mengatakan memiliki keterampilan dalam berkendara serta melakukan teknik menyalip maupun berkendara di jalan yang rusak dari pengalaman seringnya melakukan hal tersebut. Informan mengaku pernah celaka atau hampir celaka saat melakukan teknik tersebut, namun seiring dengan banyaknya frekuensi melakukannya, informan menjadi lebih berhati-hati dan semakin memahami situasi kondisi.	Sebagian besar informan tidak memiliki SIM, mereka tidak pernah mengikuti tes uji berkendara, apalagi mengikuti kursus berkendara. Keterampilan yang dimiliki, didapat dari pengalaman belajar sendiri dan dibantu oleh orang-orang di lingkungan sekitar informan. Jadi disimpulkan bahwa unsur keterampilan informan cukup baik, yang kurang adalah sosialisasi pengetahuan mengenai teknik berkendara yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan RI sebagai panduan yang baik.

6.7 Analisis Kondisi Fisik

Dalam kondisi fisik, yang paling utama sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 dan pedoman tata cara berkendara motor oleh Ditjen Perhubungan RI, ialah berkonsentrasi dan berkendara sewajarnya. Konsentrasi disini dimaksudkan adalah tidak dalam keadaan sakit, lelah, mengantuk, dibawah pengaruh obat, atau alkohol.

Saat dilakukan wawancara, hanya 1 orang informan yang mengaku pernah berkendara saat kurang sehat, informan 3 ini beralasan karena merasa tanggung jawab terhadap langganannya untuk mengantar jemput. Sehingga informan 3 terpaksa tetap berkendara jika masih memungkinkan.

"*Ya gimana, nggak enak sama langganan saya, kan tanggung jawab. Tapi ya saya cuma sekedar nganterin langganan doang, kagak narik. Tapi kalo lagi bener-bener sakit mah ya nggak jemput langganan juga.*"

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

Saat ditanya apakah pernah melihat kawannya berkendara saat kondisi tidak prima, semua informan mengaku pernah melihat dan menasehati, namun temannya beralasan desakan ekonomi.

"*Ada, temen saya. Saya paling cuma bisa ngasih tau aja, mending di rumah gitu, tapi dia bilang lagi nggak punya duit, jadi terpaksa narik.*"

Tabel 6.5 Ringkasan Analisis Kondisi Fisik

Pertanyaan Penelitian	Ringkasan	Kesimpulan
Keterangan 5W+1H pengendara *ojek* yang pernah berkendara dalam keadaan fisik kurang sehat atau kurang prima (mengantuk, lelah, sakit, dalam pengaruh obat atau alkohol). Keterangan apakah pernah melihat kawannya melakukan hal tersebut.	Sebagian besar informan mengaku tidak pernah berkendara dalam keadaan kurang sehat, kecuali pada keadaan terpaksa. Mereka memiliki teman yang tetap berkendara walaupun dalam kondisi kurang sehat. Dilakukannya karena terpaksa, baik unsur ekonomi maupun karena merasa tanggung jawab terhadap langganannya.	Informan sangat jarang berkendara saat kurang sehat. Adapun jika itu dilakukan, mereka beralasan karena keterpaksaan desakan ekonomi dan tanggung jawab terhadap langganannya. Dalam standar, apapun alasannya, sangat tidak disarankan untuk berkendara saat kondisi kurang sehat. Sehingga, kondisi fisik tidak terlalu membentuk perilaku tidak aman, karena informan sangat jarang melakukan hal tersebut.

6.8 Analisis Kondisi Kendaraan

Pemeriksaan kondisi kendaraan ini disesuaikan dengan pedoman tata cara berkendara motor oleh Ditjen Perhubungan Darat RI, di mana pemeriksaan kendaraan meliputi alat kendali (rem, kopling dan gas, serta kabel-kabel) diperiksa fungsi dan kelayakannya. Selain itu juga ban diperiksa tekanan, tapak ban, dan kerusakan yang mungkin ada. Lampu utama, lampu sein, dan klakson juga harus diperiksa fungsinya. Kaca spion diperhatikan kebersihannya dan apakah telah pas terpasang. Yang paling utama ialah ketersediaan bensin dan oli. Rantai motor haruslah dilumasi dengan baik, dan sandaran motor harus diangkat sebelum motor jalan.

Setelah dilakukan wawancara, pada informan 1 ditemukan kabel-kabel motor tidak ditutupi rangka dan lampu seinnya tidak berfungsi, spion kanannya retak, serta sandaran motor diangkat sembari jalan. Pada ban motor, informan

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

1 dan 2 ban motornya sudah mulai gundul, dan informan 2 juga tidak memiliki kaca spion dikedua sisi motornya.

Tidak semua informan memeriksa kondisi kendaraan ketika akan berangkat. Padahal seharusnya kondisi motor harus selalu dicek sebelum digunakan.

"*Jarang, ya kadang periksain juga, sembari jalan. Yang penting bensin ada. Kalo oli sih tiap sebulan sekali ganti.*"

Tabel 6.6 Ringkasan Analisis Kondisi Kendaraan

Pertanyaan Penelitian	Ringkasan	Kesimpulan
Keterangan 5W+1H kondisi motor pengendara *ojek*, meliputi alat kendali, ban, sandaran motor, lampu dan sein, klakson, spion, bahan bakar dan oli, serta rantai. Keterangan kapan saja mengecek kendaraan tersebut.	Sebagian besar kondisi motor pengendara, terbagi menjadi yang benar-benar apik dalam merawat dan yang kurang apik dalam merawat. Ada beberapa bagian yang bahkan tidak dipasang (spion) atau tidak berfungsi dengan baik. Mereka mengaku selalu memeriksakan kendaraannya meskipun sambil berjalan. Akan tetapi, dalam standar seharusnya pemeriksaan motor dilakukan sebelum berjalan.	Dalam pemeriksaan, informan cenderung terburu-buru. Sehingga memeriksakan motornya sembari jalan saja. Hal ini tidak sesuai dengan standar, sehingga hal ini termasuk dalam faktor yang menyebabkan perilaku tidak aman.

6.9 Analisis Kondisi Jalan

Yang diteliti adalah apakah jalan yang biasa dilalui pengendara *ojek* apakah baik atau banyak yang rusak dan apakah pernah melihat kejadian nyaris celaka atau kecelakaan di jalan yang rusak tersebut.

Informan 1 dan 3 mengaku sering melewati jalan yang rusak, informan 2 dan 4 mengaku jarang. Namun secara keseluruhan jalan yang dilewati dalam kondisi baik. Saat melalui jalan yang rusak, mereka sebisa mungkin menghindar, dan berjalan lebih pelan. Semua menganggap jalan tersebut cukup berbahaya dan sebaiknya harus segera diperbaiki.

"*Jalan sih bagus, cuma ada juga yang jelek, tapi saya jarang lewat situ, kalo lewat ya kudu hati-hati juga, pelan-pelan. Bagusnya mah dibenerin jalannya biar enak bawa motor. Saya juga ngeri, pernah liat orang jatoh disitu.*"

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

Akan tetapi setelah dilakukan kroscek dengan kawan kerja, didapatkan bahwa informan 1 dikenal cukup ceroboh dan sering mengebut di jalan yang beraspal, dan juga tidak cukup berhati-hati dalam melewati jalan yang rusak.

Tabel 6.7 Ringkasan Analisis Kondisi Jalan

Pertanyaan Penelitian	Ringkasan	Kesimpulan
Keterangan kondisi jalan yang sering dilalui, dan jika ada jalan yang rusak, apakah pernah mengalami atau melihat kecelakaan atau nyaris celaka di jalan tersebut.	Sebagian besar jalan yang dilalui, cukup baik. Hanya beberapa jalan yang rusak. Pengendara *ojek* menilai jalan tersebut cukup berbahaya, beberapa dari mereka pernah melihat kecelakaan atau mengalami kecelakaan pada jalan yang rusak. Hanya 1 informan yang setelah dikroscek terkadang masih tetap mengebut meskipun di jalan yang rusak.	Kondisi jalan yang buruk menjadi satu faktor yang membahayakan. Namun, pengendara *ojek* yang tidak memiliki pengalaman atau tidak pernah melihat kecelakaan pada jalan rusak tetap berperilaku tidak aman dengan tidak menurunkan kecepatannya. Sehingga kondisi jalan termasuk salah satu faktor yang berlawanan terhadap terciptanya perilaku tidak aman, namun pada beberapa kasus, tidak adanya pengalaman buruk pada kondisi jalan yang rusak membuat pengendara tidak menghiraukan perilaku tidak aman dalam berkendaranya.

6.10 Analisis Kondisi Cuaca

Kondisi cuaca yang menjadi kendala oleh pengendara ialah kondisi cuaca hujan, karena terkadang stasiun tergenang air dan menghambat kerja mereka. Saat hujan, mereka berkendara dengan menggunakan jas hujan dan topi atau helm, dan berjalan dengan kecepatan yang lebih pelan dari biasanya untuk menghindari jalan licin.

"*Kalo ujannya banyak, gak enaknya disini mah banjir, jadi motor kerendem. Tapi kalo ujannya dikit sih nggak banjir. Ya tetep narik, kan sewa mah banyak, tinggal pake jas ujan aja sama helm biar anget. Bahayanya sih licin jalanan kalo ujan.*"

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

Tabel 6.8 Ringkasan Analisis Kondisi Cuaca

Pertanyaan Penelitian	Ringkasan	Kesimpulan
Keterangan kondisi cuaca yang sering menjadi kendala, apa saja kendalanya, dan bagaimana cara mengatasinya	Semua informan mengaku cuaca hujan adalah kendala yang cukup buruk karena stasiun biasanya akan tergenang air dan kondisi jalan akan licin, selain itu pada saat berkendara penglihatan akan terhalang. Cara mengatasinya dengan berhati-hati dalam berkendara, menggunakan jas hujan, dan helm.	Meskipun hujan, pengendara tetap bekerja, namun kondisi jalan yang licin dapat membu at pengendara terpeleset. Sehingga kondisi cuaca termasuk dalam faktor yang menyebabkan kecelakaan karena banyak pengendara terlalu memaksakan diri berkendara saat hujan.

6.11 Analisis Intervensi Penumpang

Dalam catatan dari kepolisian RI tahun 2011, kecepatan menjadi salah satu penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Dari hasil prasurvei yang dilakukan, intervensi penumpang untuk mengebut acapkali terjadi. Informan mengaku pernah, baik jarang maupun sering, mendapatkan penumpang yang meminta mereka untuk mengebut, terutama saat kereta mengalami gangguan, sehingga penumpang diburu waktu. Informan 1, 3, dan 4 mengaku mengendarai dengan kecepatan 40 hingga 60km/jam. Sedangkan menurut Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993, kecepatan maksimum sepeda motor di jalan sekunder adalah 40km/jam. Meskipun begitu, setelah diobservasi dan dikroscek, informan 3 jauh lebih berhati-hati dalam berkendara dengan kecepatan tinggi dibandingkan informan 1 dan 4. Pada informan 2, beliau mengaku tidak mau menuruti permintaan penumpang karena merasa cukup berbahaya jika berkendara dengan kecepatan tinggi.

Tabel 6.9 Ringkasan Analisis Intervensi Penumpang

Pertanyaan Penelitian	Ringkasan	Kesimpulan
Adanya permintaan penumpang untuk *ngebut* dan apa yang dilakukan pengendara *ojek*	Pengendara sering mendapat permintaan penumpang untuk *ngebut*, terutama saat kereta mengalami gangguan.	Intervensi penumpang terbukti menjadi salah satu faktor yang menyebabkan faktor perilaku tidak aman dalam berkendara.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

6.12 Analisis Perilaku Tidak Aman

Setelah dianalisis, pada faktor manusia yakni motivasi, pengetahuan, keterampilan, dan kondisi fisik, secara garis besar cukup berpengaruh dalam membentuk perilaku tidak aman. Kecuali poin kondisi fisik, karena saat kondisi fisik kurang baik, pengendara lebih merasa nyaman untuk beristirahat. Ada pun yang tetap bekerja, hanya sekedar menjemput langganan saja.

Hal ini lebih terlihat karena adanya unsur keterpaksaan dan kekurangpedulian terhadap peraturan perundangan yang ada. Semua jawaban informan mengarah pada ketidaktahuan mereka akan keselamatan berkendara benar-benar diperlukan bukan semata-mata karena ada regulasi yang mengatur saja, namun karena suatu kebutuhan setiap pengendara.

Sedangkan dari faktor lingkungan, ada kondisi kendaraan, kondisi jalan, kondisi cuaca, dan intervensi penumpang, dinilai hampir serupa dengan faktor manusia, yang berbeda adalah pada faktor kondisi jalan, di mana pada kondisi jalan yang buruk justru akan memicu pengendara untuk berkendara lebih aman karena mengetahui bahaya dan pengalaman buruk melihat maupun mengalami kecelakaan di jalan yang buruk.

Akan tetapi pada faktor intervensi penumpang, meskipun menjadi faktor yang menyebabkan pengendara berperilaku tidak aman, namun ada juga informan yang peduli akan keselamatannya, hal ini dimungkinkan karena informan juga pernah melihat atau mengalami kecelakaan saat berkendara, sehingga jauh lebih berhati-hati.

Dari hasil penelitian secara umum, didapatkan bahwa pengendara *ojek* lebih peduli akan keselamatan yang lebih mengarah ke cara berkendara, dibandingkan dengan persiapan sebelum berkendara maupun setelah berkendara.

Dalam penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Isma Yunita (2009) mengenai “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Sikap Pengendara Terhadap Keselamatan Berkendara Pada Tukang *Ojek* di Kawasan Universitas Indonesia Tahun 2009”, didapatkan bahwa dengan adanya penegakkan regulasi di kawasan UI, sikap tukang *ojek* terhadap keselamatan

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

berkendara secara rata-rata menunjukkan hasil yang cukup baik. Hasilnya dinilai dari *self esteem, self efficacy, personal control, optimism* dan *belonging* yang lebih baik dari 50% dari total responden. Variabel *personal control* (keyakinan akan tanggung jawab dan pengendalian diri) memiliki pengaruh yang paling besar terhadap pembentukan sikap yang baik pada pengendara, seringkali rasa tanggungjawab dan pengendalian diri akan keselamatan menjadi rendah akibat faktor eksternal seperti permintaan penumpang, kondisi jalan, dan lain-lain.

Terhadap perbedaan dalam tingkat pengetahuan dan penegakkan hukum di lingkungan UI dan Stasiun Citayam. Adanya penegakkan di lingkungan UI membuat pembentukkan sikap dari pengendara *ojek* jauh lebih aman.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

BAB 7
SIMPULAN DAN SARAN

7.1 Simpulan

Simpulan yang diperoleh dari penelitian faktor resiko yang berhubungan dengan perilaku tidak aman pada pengendara *ojek* di stasiun Citayam, Depok tahun 2012 ialah:

1. Motivasi, motivasi yang didapat dari keluarga dan rekan-rekan terbukti kurang ampuh dalam mencegah perilaku tidak aman. Pada akhir penelitian, didapatkan bahwa motivasi dari melihat suatu kejadian kecelakaan atau mengalaminya sendiri menjadi faktor yang tidak mendorong pengendara *ojek* untuk berperilaku tidak aman.
2. Pengetahuan, pengetahuan yang dimiliki pengendara *ojek* secara keseluruhan masih rendah, yakni baru sebatas memahami dan mengaplikasikan . Bahkan sebagian ada yang hanya sampai memahami saja. Sehingga pengetahuan yang rendah menjadi salah satu pendukung terwujudnya perilaku tidak aman.
3. Keterampilan, kurangnya standar yang didapatkan dalam berkendara menyebabkan keterampilan yang dimiliki tidak menjamin keamanan berperilaku dalam berkendara.
4. Kondisi fisik, tidak terlalu membentuk perilaku tidak aman sebab hampir semua pengendara mengetahui bahaya dari berkendara saat kondisi fisik tidak prima. Hanya beberapa yang masih memaksakan diri dengan alasan ekonomi dan atau karena memiliki kewajiban untuk menjemput langganan.
5. Kondisi kendaraan, dari yang didapat, informan cenderung terburu-buru dalam memeriksakan motor sebelum berkendara, sebagian besar disebabkan karena ingin berebut mengejar penumpang yang baru turun dari kereta, sehingga kondisi kendaraan menjadi salah satu faktor yang menyebabkan perilaku tidak aman.
6. Kondisi jalan, kondisi jalan yang menjadi kendala adalah kondisi jalan yang buruk, namun begitu kondisi tersebut justru lebih mendukung

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

perilaku aman daripada perilaku tidak aman karena adanya faktor pengalaman buruk dalam berkendara di jalan yang rusak. Jadi kondisi jalan yang buruk tidak terlalu berpengaruh dalam menyebabkan perilaku tidak aman berkendara.

7. Kondisi cuaca, kondisi cuaca termasuk dalam faktor yang menyebabkan pengendara *ojek* berperilaku tidak aman karena pengendara tetap memaksakan diri meskipun cuaca tidak mendukung.
8. Intervensi penumpang, merupakan faktor yang sangat mendukung terjadinya perilaku tidak aman. Penumpang yang sedang diburu waktu akan meminta *ojek* untuk berkendara lebih cepat (*mengebut*).

Dari hasil penelitian, didapatkan temuan baru bahwa perilaku tidak aman pengendara *ojek* di stasiun Citayam terbentuk dari:

1. Minimnya pengetahuan mengenai regulasi yang terkait dengan cara berkendara dan kewajiban yang harus dipatuhi pengendara. Sesuai yang tertera dalam UU No. 22 Tahun 2009, PP No. 43 Tahun 1993, dan Buku Pedoman Tata Cara Berkendara Motor dari Ditjen Perhubungan RI Tahun 2005.
2. Pengendara *ojek* yang belum pernah memiliki pengalaman melihat langsung dan atau mengalami kejadian buruk dalam berkendara akan cenderung berperilaku tidak aman, dibandingkan pengendara yang memiliki pengalaman tersebut.
3. Keterpaksaan, seperti faktor intervensi penumpang, alasan ekonomi, alasan tanggung jawab terhadap langganan, menjadi kunci terbentuknya perilaku tidak aman karena keterpaksaan.
4. Oleh sebab ketidakpedulian terhadap *safety riding*, perilaku yang tidak aman tersebut telah menjadi kebiasaan dari pengendara *ojek*.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

7.2 Saran

Dari hasil penelitian disarankan agar ada penegakkan hukum dengan konsisten, salah satunya menempatkan polisi lalu lintas yang akan bertugas disekitar stasiun untuk mengatur lalu lintas, agar ada pengawasan dan pengendali dalam berperilaku aman saat berkendara.

Selain itu, para pengendara *ojek* diberikan edukasi dalam bentuk diskusi oleh polisi lalu lintas bekerjasama dengan organisasi yang peduli dengan *safety riding* serta tokoh masyarakat atau tokoh agama yang terkenal di sekitar lingkungan Stasiun Citayam (untuk *social pressure*), yang berisi mengenai:

1. Regulasi yang berkaitan dengan pekerjaan mereka, disertai sangsinya. Sesuai yang tertera dalam UU No. 22 Tahun 2009, PP No. 43 Tahun 1993, dan Buku Pedoman Tata Cara Berkendara Motor dari Ditjen Perhubungan RI Tahun 2005.
2. Diberikan beberapa contoh foto atau video kecelakaan saat berkendara yang diakibatkan oleh perilaku tidak aman. Dapat pula disertai dengan berbagi pengalaman oleh yang pernah mengalaminya.

Pemberian informasi juga dapat dilakukan melalui poster maupun stiker yang berisi regulasi terkait lalu lintas dan berkendara motor yang baik.

Untuk penelitian lebih lanjut, disarankan untuk membandingkan penegakkan hukum yang telah diterapkan pada komunitas *ojek* Universitas Indonesia dan di luar UI dengan mempergunakan teori motivasi.

Faktor resiko..., Arini Febrina, FKM UI, 2012

DAFTAR PUSTAKA

Asian Development Bank. 2006. *ASEAN Road Safety Program*. Thailand: Author.

Cummings, et. al. 2005, *Changes in traffic crash mortality rates attributed to use of alcohol, or lack af a seat belt, air bag, motorcycle helmet, or bicycle helmet*. United States, 12: 148-154.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Kementerian Perhubungan RI. *Perhubungan Darat Dalam Angka 2010*. 2011. Diunduh dari http://hubdat.web.id/data-a-informasi/pdda/tahun-2009 pada Maret 2012

Ditjen Perhubungan Darat. *Buku petunjuk tata cara bersepeda motor di Indonesia*. 2005. Jakarta: Departemen Perhubungan RI. Diunduh dari http://mdpanjaitan.files.wordpress.com/2010/03/petunjuk-sepedamotor.pdf pada April 2012.

Geller, E. Scott. 2001. *The psychology of safety handbook*. Lewis Publishers. Florida USA.

Hariyanto, Novan Hendra. 2010. *Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku berkendara aman menggunakan sepeda motor pada pelajar SMAN 1 Kota Bekasi tahun 2010*. Skripsi, FKM UI. Depok.

I Wanna Get Home Safely. 2012. *A road safety campaign*. Seminar K3 Nasional. Jakarta: Autocillin Car Insurance.

Lumowa, Royke. 2012. *Peran polisi lalu lintas dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas*. Seminar K3 Nasional, Korps Lalu Lintas POLRI. Jakarta.

Motorsport. 2011. *Peraturan bagi pengguna kendaraan*. Diunduh dari http://motomotorsport.blogdetik.com/peraturan-undang-undang-berkendara/ pada Juni 2012.

Notoatmodjo, Sukidjo. 1993. *pengantar pendidikan kesehatan dan ilmu perilaku kesehatan*. Yogyakarta: Andi Offset.

Notoatmodjo, Sukidjo. 2007. *Promosi kesehatan dan ilmu perilaku*. Jakarta: Rineka Cipta.

PP No. 43/1993. *Prasarana dan lalu lintas jalan*.

PP No. 44/1993. *Kendaraan dan pengemudi*.

Raymond, Ariswanto. 2008. *Gambaran faktor-faktor penyebab kecelakaan kendaraan bermotor di wilayah Jakarta Timur bulan Januari-Maret tahun 2008*. Skripsi, FKM UI. Depok.

Schwitzgebel dan Kolb. 1974. *Changing human behavior: principles of planned intervention*. Tokyo: International Student Edition.

Statistik Perhubungan. 2009. Kementerian Perhubungan RI.

Test Your Brain. 2011. *TV Program*. National Geographic Channel.

Umar, Husein. 2005. *Riset sumber daya manusia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama

UU RI No. 22/2009. *Lalu lintas dan angkutan jalan raya*.

WHO. 2009. *Global status report on road safety 2009*. Geneva: Department of Violence and Injury Prevention. Diunduh dari http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840_eng.pdf pada Mei 2012

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

PETUNJUK WAWANCARA

Yang Saya Hormati, Bapak Pengendara Ojek.
Assalamualaikum Wr. Wb.
Saya Arini Febrina, mahasiswa K3 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja) Fakultas Kesehatan Masyarakat UI. Saat ini saya sedang melakukan penelitian untuk menyelesaikan skripsi saya yang berjudul:
"Faktor Resiko Yang Berhubungan Dengan Perilaku Tidak Aman Pengendara *Ojek* Stasiun Citayam, Depok Tahun 2012**"**
Untuk itu saya sangat memerlukan bantuan Bapak dalam menjawab pertanyaan ini.
Tujuan penelitian saya adalah mengetahui bagaimana proses kerja, gambaran karakteristik individu, dan gambaran faktor resiko perilaku tidak aman pengendara ojek di pangkalan ojek Stasiun Citayam ini. Kerugian dari wawancara ini adalah waktu Bapak akan tersita selama ± 30 menit, namun saya akan mencoba mengantisipasi dengan mencari waktu luang Bapak, sehingga Insya Allah tidak akan mengganggu waktu kerja Bapak. Hasil wawancara akan saya jamin **KERAHASIANNYA** karena hanya akan dipergunakan murni untuk penelitian saya. Wawancara ini bersifat sukarela, tidak ada paksaan serta tidak akan mempengaruhi pekerjaan Bapak.
Bantuan Bapak dalam wawancara ini nantinya akan sangat bermanfaat bagi saya, bagi Bapak sendiri, dan bagi kemajuan ilmu K3 khususnya dalam bidang keselamatan berkendara. Maka dari itu, saya harap jawaban Bapak benar-benar sesuai dengan yang Bapak alami.
Bila Bapak berkenan, mohon mengisi dan mengembalikan formulir dibawah ini.
Terima Kasih.

Hormat Saya,

Arini Febrina

LAMPIRAN 2

SURAT PERYATAAN

Saya telah mengerti atas penjelasan yang diberikan Sdri. Arini. Untuk itu, saya yang bertandatangan dibawah ini,

Nama : .....

No. Telp : .....

Dengan ini menyatakan bahwa saya **BERSEDIA** / **TIDAK BERSEDIA** (coret yang tidak sesuai) untuk mengikuti penelitian yang berjudul: **"**Faktor Resiko Yang Berhubungan Dengan Perilaku Tidak Aman Pengendara *Ojek* Stasiun Citayam, Depok Tahun 2012**"**

Depok. ..... Juni 2012

Tanda Tangan,

(.....)

LAMPIRAN 3

PEDOMAN WAWANCARA

A. IDENTITAS RESPONDEN

1. Nama : .....
2. Usia : ..... tahun
3. Lama Bekerja Sbg Ojek : ..... tahun
4. Ijazah Terakhir : 1. SD
   2. SMP
   3. SMA
   4. Akademi/Perguruan Tinggi
5. Kepemilikan SIM : A / B / C berlaku sampai tahun .....
6. Rata-rata jumlah penumpang yang didapat setiap hari ada ..... orang.
7. Keikutsertaan tes uji berkendara:
   a. Saya PERNAH / TIDAK PERNAH (lingkari jawaban Bapak) mengikuti tes berkendara motor saat pembuatan SIM.
      Terakhir kali mengikuti tes (bila pernah): .....
   b. Saya PERNAH / TIDAK PERNAH mengikuti kursus singkat mengendarai motor di suatu lembaga kursus.
      Terakhir kali mengikuti kursus motor (bila pernah): .....

B. MOTIVASI

1. Apa yang memotivasi Bapak untuk berperilaku tidak aman?
   .....
2. Apakah Bapak pernah mendapat dukungan dari keluarga atau teman untuk berperilaku aman? Seperti apa? Seringkah?
   .....
3. Apakah Bapak pernah melihat kecelakaan atau orang yang nyaris celaka saat berkendara di dekat Bapak? Bagaimana kejadiannya?
   .....
   Bagaimana tanggapan Bapak mengenai kecelakaan tersebut?

4. Apakah Bapak pernah mengalami kecelakaan saat bekerja?

   .....

   Kapan?.....

   Bagaimana kejadiannya?.....

   Apa hikmahnya?.....

C. PENGETAHUAN

1. Apa saja dan darimana Bapak mengetahui bahaya dan resiko dalam pekerjaan Bapak?

   .....

2. Apa saja dan darimana Bapak mengetahui perilaku tidak aman saat berkendara?

   .....

3. Apa saja yang Bapak ketahui mengenai cara berkendara yang baik?

   .....

   a. Apakah Bapak pernah berkendara sambil merokok?

      .....

      Menurut Bapak, apakah itu perilaku aman?

      .....

      Darimana Bapak mengetahuinya?

      .....

   b. Apakah Bapak pernah berkendara sambil menggunakan telepon genggam?

      .....

      Menurut Bapak, apakah itu perilaku aman?

      .....

      Darimana Bapak mengetahuinya?

      .....

   c. Apakah Bapak pernah berkendara sambil mendengarkan musik?

      .....

Menurut Bapak, apakah itu perilaku aman?

.....

Darimana Bapak mengetahuinya?

.....

d. Apakah Bapak pernah menggunakan sandal saat berkendara?

.....

Menurut Bapak, apakah itu perilaku aman?

.....

Darimana Bapak mengetahuinya?

.....

e. Apakah Bapak pernah melihat teman Bapak berperilaku merokok, menggunakan telepon genggam, mendengarkan musik, atau menggunakan sandal saat berkendara?

.....

Seberapa banyak? Seberapa sering?

.....

Lalu apa yang Bapak lakukan?

.....

4. Menurut Bapak, bagaimana dan darimana Bapak mengetahui teknik berkendara saat:

a. Posisi tubuh saat berkendara

.....

b. Membelok

.....

c. Pada saat di tikungan dan di perempatan jalan

.....

d. Mengerem

.....

e. Menyalip kendaraan lain

.....

f. Mengoperasikan persneling

.....

g. Di jalanan yang menanjak

.....

h. Menjaga jarak aman

.....

i. Melalui jalan yang licin atau rusak

.....

j. Malam hari, apa saja yang harus diperhatikan?

.....

k. Membawa penumpang/membawa barang

.....

Berapa jumlah penumpang yang boleh diangkut?

.....

5. Menurut Bapak, kapan seharusnya:

a. Menyalakan lampu utama

.....

b. Menyalakan lampu indikator

.....

c. Membunyikan klakson

.....

d. Menjaga jarak aman

.....

D. KETERAMPILAN

1. Selama masa kerja Bapak, apakah Bapak menemukan trik-trik khusus dalam mengendarai motor atau bermanuver?

.....

2. Darimana Bapak mempelajarinya?

.....

3. Apakah menurut Bapak, trik tersebut aman?

   .....

4. Pernahkah Bapak cedera atau celaka saat melakukan trik/manuver tersebut?

   .....

E. KONDISI FISIK

1. Apakah Bapak pernah *ngojek* dalam keadaan kurang sehat/sakit/kurang enak badan?

   .....

   a. Kapan terakhir kali?.....
   b. Berapa kali?.....
   c. Mengapa?.....
   d. Apa yang terjadi?.....
   e. Apa Bapak tau itu berbahaya?.....
   f. Darimana Bapak tau itu berbahaya?.....
   g. Menurut Bapak, sebaiknya apa yang dilakukan jika kurang prima saat akan berkendara?.....
   h. Apa Bapak pernah melihat teman Bapak berkendara saat kondisi tubuh tidak prima?.....
   i. Seberapa sering?.....
   j. Apa yang terjadi?.....
   k. Apakah Bapak menasehatinya?.....
   l. Bagaimana tanggapan beliau?.....

2. Apakah Bapak selalu sarapan sebelum berangkat bekerja?

   .....

3. Apakah Bapak pernah *ngojek* dalam pengaruh obat-obatan/alkohol?

   .....

   a. Kapan terakhir kali?.....
   b. Berapa kali?.....
   c. Mengapa?.....

d. Apa yang terjadi?.....

e. Apa Bapak tau itu berbahaya?.....

f. Darimana Bapak tau itu berbahaya?.....

g. Menurut Bapak, sebaiknya apa yang dilakukan jika dalam pengaruh obat-obatan/alkohol?.....

h. Apa Bapak pernah melihat teman Bapak berkendara saat kondisi tubuh tidak prima?.....

i. Seberapa sering?.....

j. Apa yang terjadi?.....

k. Apakah Bapak menasehatinya?.....

l. Bagaimana tanggapan beliau?.....

F. KONDISI KENDARAAN

1. Apakah Bapak pernah memeriksakan motor sebelum berangkat *narik*?

.....

a. Apakah selalu seperti itu/jarang/bila ingat saja?.....

b. Apa saja yang diperiksa?.....

- Rem?
- Kopling gas?
- Kabel-kabel?
- Ban?
- Lampu?
- Spion
- Bahan bakar?
- Oli?
- Rantai motor?
- Sandaran motor?

c. Bagaimana cara memeriksanya?

.....

d. Dari mana Bapak tau cara memeriksanya?.....

e. Kapan saja diperiksa? Setiap kali akan *narik* atau pada saat berangkat dari rumah saja?.....

f. Mengapa harus diperiksa?.....

g. Berapa kali dalam sebulan Bapak melakukan perawatan motor?

h. Apakah Bapak pernah mengingatkan teman Bapak yang lupa memeriksa motornya sebelum jalan?.....

i. Apa yang biasanya diingatkan?.....

j. Bagaimana tanggapan mereka?.....

G. KONDISI JALAN

1. Secara umum, bagaimana kondisi jalan yang biasa Bapak lalui?

   .....

2. Dimana jalan yang menurut Bapak paling rusak? Apa sering lewat jalan itu?

   .....

   a. Apa tanggapan Bapak mengenai jalan tsb?

      .....

   b. Apa Bapak pernah mengalami kesulitan saat melalui jalan yang rusak tsb?

      .....

   c. Apa yang terjadi?

      .....

   d. Apa yang Bapak lakukan untuk mengendalikan motor Bapak?

      .....

3. Apakah Bapak pernah terjatuh saat melalui jalan yang rusak?

   .....

   a. Kapan?.....

   b. Dimana?.....

   c. Berapa kali?.....

   d. Bagaimana kejadiannya?

      .....

e. Apa hikmah dari kecelakaan tersebut?

.....

H. KONDISI CUACA

1. Cuaca seperti apa yang biasanya menjadi kendala saat Bapak bekerja?

   .....

2. Apa saja kendala saat panas?

   .....

3. Bagaimana cara Bapak mengatasinya?

   .....

4. Apa saja kendala saat hujan?

   .....

5. Bagaimana cara Bapak mengatasinya?

   .....

I. INTERVENSI PENUMPANG

1. Pernahkah Bapak mendapatkan penumpang yang meminta Bapak untuk *ngebut*?

   .....

2. Bagaimana tanggapan Bapak?

   .....

3. Bagaimana cara Bapak berkendara? Berapa kecepatan Bapak?

   .....

4. Apakah Bapak tau itu berbahaya?

   .....

5. Mengapa Bapak tetap melakukannya?

   .....

LAMPIRAN 4 TABEL RINGKASAN WAWANCARA MENDALAM

MOTIVASI

Motivasi berperilaku aman maupun tidak aman secara umum, dalam berkendara.

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
Mendapatkan motivasi dalam berperilaku aman saat berkendara.	Ya dari keluarga, teman, penumpang.	Ya dari keluarga, teman, penumpang, dan pengalaman buruk kecelakaan di masa lalu.	Ya dari keluarga, teman, penumpang, dan pengalaman buruk hampir celaka.	Ya dari keluarga, teman, penumpang, dan pengalaman buruk kecelakaan pribadi dan melihat orang celaka.	100% mendapatkan motivasi aman dari keluarga, teman, penumpang. 75% mendapatkan tambahan motivasi aman dari pengalaman buruk.
	Motivasi tidak aman dari keterpaksaan.	Motivasi tidak aman dari keterpaksaan.	Motivasi tidak aman dari keterpaksaan.	Motivasi tidak aman dari keterpaksaan.	100% mendapatkan motivasi tidak aman dari keterpaksaan.
Hasil observasi dan kroscek mengenai motivasi tidak aman	Motivasi tidak aman diamati karena sudah menjadi kebiasaan dan tidak punya pengalaman buruk berkendara.	Motivasi tidak aman diamati karena sudah menjadi kebiasaan.	Informan 3 cukup aman dalam berkendara, sehingga benar karena keterpaksaan.	Motivasi tidak aman diamati karena sudah menjadi kebiasaan.	**75% kebiasaan.** **25% kebiasaan dan tidak punya pengalaman buruk.** **25% keterpaksaan.**

PENGETAHUAN

Tingkat pengetahuan pengendara *ojek* mengenai bahaya dan resiko perilaku tidak aman dan pengetahuan mengenai cara berkendara serta regulasi yang ada, sesuai standar Tata Cara Berkendara Motor yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Darat RI.

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
Penggunaan:					
1. Menggunakan helm SNI	Tidak	Tidak	Ya	Tidak	25% Ya 75% Tidak
2. Penggunaan pelindung wajah dan mata	Tidak	Tidak	Ya	Tidak	25% Ya 75% Tidak
3. Menggunakan jaket	Ya	Tidak	Ya	Ya	75% Ya 25% Tidak
4. Menggunakan sepatu	Tidak	Tidak	Ya	Tidak	25% Ya 75% Tidak
5. Tidak merokok saat berkendara	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	100% Tidak (tidak ada yang merokok saat berkendara)
6. Tidak menggunakan telepon genggam	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	100% Tidak (tidak ada yang menggunakan telp.)
7. Tidak mendengarkan musik	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	100% Tidak (tidak ada yang mendengarkan musik)

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
Hasil observasi dan kroscek.	Poin 1- 6 benar, Poin 7, informan terlihat agak ceroboh dan terburu-buru dalam berkendara. Poin 8, disekitar lokasi tidak terdapat marka jalan, shg tidak dapat dibuktikan kebenarannya.	Poin 1- 6 benar, Poin 7, informan terlihat agak ceroboh dan terburu-buru dalam berkendara. Poin 8, disekitar lokasi tidak terdapat marka jalan, shg tidak dapat dibuktikan kebenarannya.	Poin 1-8 benar, kecuali poin ke-5, informan pernah menerima telepon saat berkendara, meskipun hanya sebentar.	Poin 1-7 benar, Poin 8, disekitar lokasi tidak terdapat marka jalan, shg tidak dapat dibuktikan kebenarannya.	**± 77% hasil wawancara benar.**
Saat berkendara: 1. Posisi tubuh, senyaman mungkin, kepala tegap dan pandangan lurus ke depan.	Nyaman dan tegap.	Tegap.	Tegap.	Senyaman mungkin.	100% sesuai standar.
Hasil observasi dan survei	Tidak sesuai dengan observasi	Kurang sesuai dengan observasi.	Sesuai dengan observasi.	Kenyamanan sulit dinilai dengan observasi, namun posisi informan cukup tegap.	**50% sesuai standar 50% tidak sesuai**
2. Saat membelok, nyalakan lampu sein, batasi kecepatan, turunkan gigi.	Ya	Ya	Ya	Ya	100% sesuai standar.
Hasil observasi dan kroscek.	Tidak sesuai	Sesuai	Sesuai	Tidak sesuai	**50% sesuai standar 50% tidak sesuai**

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
3. Saat di tikungan, arahkan kendaraan pada lajur yang dituju. Pada perempatan jalan, melaju hati-hati.	Ya	Ya	Ya	Ya	100% sesuai standar
4. Saat menyalip, perhatikan kendaraan lain.	Ya	Ya	Ya, dan sambil membunyikan klakson sebagai tanda bahaya.	Ya	100% sesuai standar
Hasil observasi dan survei	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	**100% sesuai standar**
5. Pengereman, dengan menutup handel gas dan mengerem pada kedua roda saat bersamaan.	Menurunkan gas dan menggunakan rem depan saja.	Menurunkan gas dan menggunakan rem belakang saja.	Menurunkan gas dan menggunakan rem depan belakang.	Menurunkan gas dan mengerem lembut saja.	25% sesuai standar 75% kurang sesuai standar
Hasil observasi dan kroscek.	Tidak sesuai standar	Tidak sesuai standar	Sesuai standar	Tidak sesuai standar	**25% sesuai standar** **75% tidak sesuai**

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
6. Saat di jalan menanjak, gunakan rem depan untuk menahan motor, mulai pada persneling 1, kemudian ganti rem belakang untuk menahan kendaraan, lepas rem depan, gas dengan tangan kanan.	Ya	Ya	Ya	Ya	100% sesuai standar
Hasil observasi dan survei	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai.	**100% sesuai standar**
7. Menjaga jarak aman minimal selama 2 detik, jarak aman diperlukan lebih besar jika dalam kondisi cuaca buruk atau malam hari.	Perhitungan selisih 1 motor.	Perhitungan ± 4meter.	Perhitungan± 3meter dan lebih jauh jika malam	Perhitungan selisih ± 2meter.	25% sesuai standar 75% kurang sesuai
Hasil observasi dan kroscek	Tidak sesuai dengan observasi, terkadang jaraknya terlalu dekat, berjarak ± 1 meter. Jadi tidak sesuai standar.	Tidak sesuai dengan observasi, terkadang jaraknya ± 2-3 meter. Sesuai standar.	Sesuai standar.	Sesuai jawaban wawancara. Sesuai standar.	**75% sesuai standar** **25% tidak sesuai**

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
8. Saat melewati jalan rusak, sebisa mungkin hindari. Jika tidak bisa, maka kurangi kecepatan, gunakan kedia rem, jangan melakukan pergerakan mendadak.	Ya, kecepatan ± 10km/jam.	Ya, kecepatan ± 20km/jam.	Ya.	Ya.	100% sesuai standar
Hasil observasi dan kroscek	Tidak sesuai standar	Sesuai standar	Sesuai standar	Sesuai standar	**75% sesuai standar** **25% tidak sesuai**
9. Saat membawa penumpang, posisi pengendara tidak boleh terganggu.	Ya.	Ya	Ya	Ya	100% sesuai standar
10. Penumpang diwajibkan menggunakan helm dan sepatu.	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	100% tidak sesuai standar.
11. Penumpang yang boleh diangkut hanya 1 orang dewasa. Memperhatikan sandaran motor sebelum jalan.	Semuatnya dan senyamannya saja.	Semuatnya dan senyamannya saja.	Penumpang 1 orang dewasa atau 1 orang dewasa dengan 1 anak kecil.	Semuatnya saja.	25% sesuai standar 75% tidak sesuai

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
Hasil observasi dan kroscek	Tidak sesuai standar	Tidak sesuai standar	Sesuai standar, hanya penggunaan helm dan sepatu pada penumpang yang tidak sesuai standar.	Tidak sesuai standar.	**Hampir 100% tidak sesuai standar.**
8. Lampu utama dinyalakan ketika berkendara baik siang maupun malam hari.	Hanya malam hari saja	Hanya malam hari saja	Hanya malam hari saja.	Hanya malam hari saja	100% tidak sesuai standar.
Hasil observasi dan kroscek	Tidak sesuai standar	Tidak sesuai standar	Tidak sesuai standar	Tidak sesuai standar	**100% tidak sesuai standar.**
9. Lampu sein digunakan saat sebelum memasuki jalan bercabang, berpindah jalur, membelok, atau menyalip.	Ya	Ya	Ya	Ya	100% sesuai standar
10. Klakson digunakan sebagai tanda peringatan keadaan berbahaya.	Ya	Ya	Ya	Ya	100% sesuai standar

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
Hasil observasi dan kroscek	Sesuai standar	Sesuai standar	Sesuai standar	Sesuai standar	**100% sesuai standar.**
KETERAMPILAN Keterampilan yang dimiliki pengendara *ojek* dalam berkendara. Salah satunya diukur dengan teknik atau trik berkendara dari pengalaman kerja mereka. Cara berkendara akan dibandingkan dengan standar Tata Cara Berkendara Motor yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Darat RI.					
Disarankan untuk mengikuti kursus/pelatihan berkendara sebelum mengikuti tes uji berkendara sebagai syarat mendapatkan SIM C, selain itu agar melatih keterampilan mengerem, membelok, dan berkendara dalam berbagai kondisi jalan untuk meningkatkan keselamatan berkendara.	- Menyalip kendaraan dan melalui jalan yang rusak - Otodidak berdasarkan pengalaman - Aman karena tidak pernah celaka.	- Menyalip kendaraan dengan menjaga jarak, kecepatan, dan melihat ke depan. - Otodidak dari pengalaman - Cukup aman, walau pernah terpeleset saat menyalip di saat cuaca hujan.	- Tidak memiliki keterampilan khusus - Berkendara sesuai pengalaman saja - Cukup berbahaya karena pernah jatuh saat melakukannya.	- Menyalip kendaraan lain - Bertanya kepada teman dan pengalaman sendiri. - Cukup aman walaupun pernah nyaris menabrak.	100% tidak sesuai standar
Hasil observasi dan kroscek	Tidak sesuai standar. Karena belajar otodidak, dan tidak punya SIM.	Tidak sesuai standar. Karena belajar otodidak, dan tidak punya SIM.	Tidak sesuai standar. Karena belajar otodidak, dan tidak punya SIM.	Memiliki SIM, tapi tidak pernah ikut kursus berkendara.	**100% tidak sesuai standar.**

KONDISI FISIK

- Keterangan 5 W + 1 H pengendara *ojek* pernah berkendara dalam keadaan fisik kurang sehat (sehabis mabuk, dalam keadaan mengantuk, sakit, atau dalam pengaruh obat).
- Keterangan apakah pernah melihat temannya berkendara saat kurang sehat, lalu apa yang dilakukannya, dan bagaimana tanggapan temannya

Sesuai dengan standar UU No.22/2009 tentang Lalu Lintas dan Tata Cara Berkendara Motor yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Darat RI.

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
Setiap pengendara wajib mengemudi dengan wajar dan penuh konsentrasi (tidak dalam keadaan sakit, lelah, mengantuk, mengonsumsi obat-obatan atau alkohol.)	Sesuai standar.	Sesuai standar	Tidak sesuai standar, pernah berkendara dalam kondisi fisik tidak prima.	Sesuai standar	75% sesuai standar 25% tidak sesuai
Hasil observasi dan kroscek	Sesuai standar	Sesuai standar	Tidak sesuai standar	Sesuai standar	**75% sesuai standar** **25% tidak sesuai**

KONDISI KENDARAAN

- Keterangan 5 W + 1 H kondisi motor dari pengendara ojek, meliputi alat kendali (rem, kopling dan gas, kabel-kabel), ban, sandaran motor, lampu dan sein, spion, bahan bakar dan oli, rantai.
- Keterangan apakah selalu mengecek kendaraan sebelum berkendara.
- Keterangan apakah pernah melilhat temannya berkendara tanpa memeriksa kondisi motor terlebih dahulu, lalu apa yang dilakukannya, dan bagaimana tanggapan temannya.

Sesuai dengan standar Tata Cara Berkendara Motor yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Darat RI.

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
Pemeriksaan kendaraan meliputi sebelum berangkat, meliputi:	Ya.	Ya.	Ya	Ya	100% sesuai standar
1. Alat kendali Memastikan rem, kopling, dan gas berfungsi, serta kabel-kabel dalam kondisi baik.	Ya.	Jarang	Ya	Ya	75% sesuai standar 25% tidak sesuai
2. Ban Tekanan dan tapak ban dalam kondisi baik, serta tidak ada kerusakan.	Ya	Ya	Ya	Jarang	75% sesuai standar 25% tidak sesuai

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
3. Lampu Utama dan Sein, Lampu utama dan sein harus berfungsi, demikian pula dengan klakson.	Ya	Ya	Ya	Jarang	75% sesuai standar 25% tidak sesuai
Hasil observasi dan kroscek	Tidak sesuai standar. Ditemukan bahwa kabel-kabel motor tidak ditutupi rangka motor, ban mulai gundul, dan lampu sein tidak berfungsi.	Tidak sesuai standar. Observasi yang dilakukan, ditemukan bahwa ban sudah mulai gundul.	Sesuai standar	Tidak sesuai standar, meskipun tidak ditemukan masalah pada motor informan 4.	**25% sesuai standar** **75% tidak sesuai**
4. Spion Harus bersih dan disetel pada posisi yang pas.	Ya	Tidak	Ya	Tidak	50% sesuai standar 50% tidak sesuai
5. Bahan Bakar dan Oli Harus diperiksa agar tidak henti mendadak.	Ya	Ya	Ya	Ya	100% sesuai standar
6. Rantai Harus telah dilumasi dan setelannya tepat.	Ya	Ya	Ya	Ya	100% sesuai standar
7. Sandaran motor Sandaran motor telah diangkat sebelum motor jalan.	Ya	Ya	Ya	Ya	100% sesuai standar

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
Hasil observasi dan kroscek	Tidak sesuai standar. - Spion kanan motor informan retak dan hanya direkatkan dengan selotip bening. - Sandaran motor diangkat sambil motor jalan.	Tidak sesuai standar. - Tidak ada spion di kedua sisinya.	Sesuai standar.	Hampir sesuai standar.	**50% sesuai standar** **50% tidak sesuai**

KONDISI JALAN

Keterangan kondisi jalan yang sering dilalui pengendara ojek, dan jika ada jalan yang rusak apakah pernah mengalami atau melihat kecelakaan atau nyaris celaka di jalan tersebut.

Sesuai dengan standar Tata Cara Berkendara Motor yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Darat RI.

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
Jalan yang basah, licin, bertanah, berlubang, berlumpur, berbatu adalah jalan yang tidak baik. Sebisa mungkin hindari jalan tersebut, jika tidak bisa makan kurangi kecepatan.	Ya	Ya	Ya	Ya	100% sesuai standar
Hasil observasi dan kroscek	Tidak sesuai standar. Dikroscek dengan bertanya ke rekan kerjanya, informan 1 dikenal cukup ceroboh dan sering mengebut.	Sesuai standar	Sesuai standar	Sesuai standar	**75% sesuai standar** **25% tidak sesuai**

KONDISI CUACA

Keterangan kondisi cuaca yang sering menjadi kendala pengendara *ojek*, apa saja kendalanya dan bagaimana cara mengatasinya.
Sesuai dengan standar Tata Cara Berkendara Motor yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Darat RI.

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
Pada cuaca hujan, pengendara harus dapat memperhatikan jalan dengan baik, didukung dengan lampu motor yang berfungsi dan menjaga jarak lebih jauh dari saat berkendara pada cuaca biasa.	Ya. - Informan 1 mengaku kondisi cuaca hujan dapat menyebabkan stasiun tergenang air, licin, dan becek, sehingga cukup menyulitkan. Saat berkendara, informan menggunakan jas hujan. - Cara mengatasi kendala adalah dengan berkendara secara pelan-pelan.	Ya. - Informan 2 mengaku kondisi cuaca hujan dapat menyebabkan stasiun tergenang air, sehingga cukup menyulitkan. - Saat berkendara, informan menggunakan jas hujan dan helm.	Ya. - Informan 3 mengaku kondisi cuaca hujan dapat menyebabkan stasiun tergenang air, sehingga cukup menyulitkan. Selain itu, hujan membuat penglihatan terhalang. - Saat berkendara, informan menggunakan jas hujan dan helm. Cara mengatasinya kendala adalah dengan pelan-pelan, dan tidak mengojek apabila hujan sangat deras dan dianggap cukup berbahaya.	Ya. - Informan 4 mengaku kondisi cuaca hujan dapat menyebabkan stasiun tergenang air, sehingga cukup menyulitkan. - Saat berkendara, informan menggunakan jas hujan dan kendala yang ada ialah licin. - Cara mengatasinya dengan berkendara secara berhati-hati karena informan merasa sudah cukup hapal dengan kondisi jalan.	100% sesuai standar

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
Hasil observasi dan kroscek	Tidak sesuai standar. Observasi tidak dapat dilakukan karena pada saat wawancara dilakukan, cuaca tidak hujan. Hanya dikroscek dengan keterangan kawan-kawan lainnya bahwa informan 1 sering tetap berkendara meskipun cuaca tidak memungkinkan.	Sesuai standar. Observasi tidak dapat dilakukan karena pada saat wawancara dilakukan, cuaca tidak hujan. Hanya dikroscek dengan keterangan kawan-kawan lainnya.	Sesuai standar. Observasi tidak dapat dilakukan karena pada saat wawancara dilakukan, cuaca tidak hujan. Hanya dikroscek dengan keterangan kawan-kawan lainnya.	Tidak sesuai standar. Observasi tidak dapat dilakukan karena pada saat wawancara dilakukan, cuaca tidak hujan. Hanya dikroscek dengan keterangan kawan-kawan lainnya bahwa informan 2 tetap berkendara meskipun cuaca tidak memungkinkan.	**50% sesuai standar. 50% tidak sesuai standar.**

INTERVENSI PENUMPANG

Sesuai dengan prasurvei yang dilakukan. Adanya permintaan penumpang untuk *ngebut* dan apa yang dilakukan pengendara *ojek.*

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
Dalam catatan kepolisian di tahun 2011 , kecepatan menjadi salah satu penyebab kecelakaaan lalu lintas di Indonesia. Maka dari itu, kecepatan menjadi poin yang cukup berbahaya bila tidak wajar (terlalu mengebut).	Mengebut. - Informan 1 mengaku sering mendapatkan penumpang yang memintanya untuk mengebut, apalagi jika kereta dalam keadaan bermasalah (mogok, telat, dsb). - Informan mengiyakan permintaan penumpang, namun tetap memperhatikan situasi dan kondisi jalan, dengan kecepatan ± 60km/jam. - Informan mengetahui hal tersebut cukup berbahaya, namun tetap melakukannya karena terpaksa atau jika jalan tidak terlalu padat.	Tidak mengebut. - Informan 2 mengaku jarang mendapatkan penumpang yang memintanya untuk mengebut. - Informan tidak menyetujui permintaan penumpang dan tetap mempertahankan kecepatan ± 30km/jam. - Informan mengetahui hal tersebut berbahaya, maka dari itu tidak dilakukannya.	Mengebut, namun berhati-hati. - Informan 3 mengaku sangat sering mendapatkan penumpang yang memintanya untuk mengebut. - Informan mengiyakan permintaan penumpang, namun tetap memperhatikan situasi dan kondisi jalan, dengan kecepatan ± 60km/jam. - Informan mengetahui hal tersebut cukup berbahaya, apalagi jika ada yang menyeberang, namun tetap dilakukannya karena terpaksa, merasa tidak enak kalau tidak menuruti permintaan penumpang.	Mengebut. - Informan 4 mengaku sering mendapatkan penumpang yang memintanya untuk mengebut, apalagi jika kereta dalam keadaan bermasalah (mogok, telat, dsb). - Informan mengiyakan permintaan penumpang, namun tetap mengatur standar kecepatan sebesar 40-50km/jam. - Informan mengetahui hal tersebut cukup berbahaya, bahkan pernah terserempet dan terjatuh. Maka dari itu, informan lebih berhati-hati.	25% sesuai standar 75% tidak sesuai standar

Standar	Informan 1	Informan 2	Informan 3	Informan 4	Total
Hasil observasi dan kroscek	Tidak sesuai standar. Observasi langsung tidak dapat dilakukan karena tidak ada penumpang yang minta *ngebut*. Namun berdasarkan kroscek dengan rekannya, diketahui informan 1 sering *ngebut*.	Tidak sesuai standar. Observasi langsung tidak dapat dilakukan karena tidak ada penumpang yang minta *ngebut*. Namun berdasarkan kroscek dengan rekannya, informan 2 pernah, namun jarang terlihat mengebut.	Tidak sesuai standar. Observasi langsung tidak dapat dilakukan karena tidak ada penumpang yang minta *ngebut*. Namun berdasarkan kroscek dengan rekannya, diketahui informan 3 cukup berhati-hati dalam berkendara.	Tidak sesuai standar. Observasi langsung tidak dapat dilakukan karena tidak ada penumpang yang minta *ngebut*. Namun berdasarkan kroscek dengan rekannya, diketahui informan 4 pernah, namun jarang mengebut.	**100% tidak sesuai standar**