

SKRIPSI

**HUBUNGAN TINGKAT PENGETAHUAN DAN SIKAP
DENGAN KEPATUHAN *SAFETY RIDING* PADA
SISWA SMK MUHAMMADIYAH 7
KEDUNGPRING**



RINDA DWI SAPUTRI
NIM. 19.02.01.2819

**PRODI S1 KEPERAWATAN
FAKULTAS ILMU KESEHATAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH LAMONGAN**

2023

**HUBUNGAN TINGKAT PENGETAHUAN DAN SIKAP
DENGAN KEPATUHAN *SAFETY RIDING* PADA
SISWA SMK MUHAMMADIYAH 7
KEDUNGPRING**

SKRIPSI

**Diajukan Kepada Prodi S1 Keperawatan Fakultas Ilmu Kesehatan
Universitas Muhammadiyah Lamongan Sebagai Salah Satu
Syarat Mendapatkan Gelar Sarjana Keperawatan**

**RINDA DWI SAPUTRI
NIM. 19.02.01.2819**

**PRODI S1 KEPERAWATAN
FAKULTAS ILMU KESEHATAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH LAMONGAN
2023**

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

NAMA : RINDA DWI SAPUTRI
NIM : 19.02.01.2819
TEMPAT, TANGGAL LAHIR : LAMONGAN, 30 JULI 2001
INSTITUSI : UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH
LAMONGAN

Menyatakan bahwa Skripsi yang berjudul : “Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring” adalah bukan skripsi orang lain baik sebagian maupun keseluruhan, kecuali dalam bentuk kutipan yang telah disebutkan sumbernya

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan apabila pernyataan ini tidak benar, saya bersedia mendapat sanksi akademis.

Lamongan, 25 Maret 2023

yang menyatakan

RINDA DWI SAPUTRI
19.02.01.2819

LEMBAR PERSETUJUAN

Skripsi

Oleh : Rinda Dwi Saputri

NIM : 19.02.01.2819

Judul : Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan
Safety Riding pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Telah disetujui untuk diujikan di hadapan Dewan Penguji Skripsi pada
tanggal: 17 Mei 2023

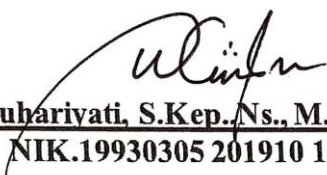
Oleh:

Mengetahui:

Pembimbing I


Arifal Aris, S.Kep., Ns., M.Kes
NIK.19780821 200601 015

Pembimbing II


Suhariyati, S.Kep., Ns., M.Kep
NIK.19930305 201910 125

LEMBAR PENGESAHAN

SKRIPSI : RINDA DWI SAPUTRI
NIM : 19.02.01.2819
JUDUL : HUBUNGAN TINGKAT PENGETAHUAN DAN
SIKAP DENGAN KEPATUHAN *SAFETY*
RIDING PADA SISWA SMK
MUHAMMADIYAH 7 KEDUNGPRING

Telah Diuji dan Disetujui oleh Tim Penguji pada Sidang Skripsi
di Prodi S1 Keperawatan Fakultas Ilmu Kesehatan
Universitas Muhammadiyah Lamongan

Tanggal: 17 Mei 2023

PANITIA PENGUJI

Tanda Tangan

Ketua : H. Alifin, S.KM., M.Kes
Anggota: 1. Arifal Aris, S.Kep., Ns., M.Kes
2. Suhariyati, S.Kep., Ns., M.Kep



Mengetahui

Dekan Fakultas Ilmu Kesehatan
Universitas Muhammadiyah Lamongan



Dr. Virgianti Nur Faridah, S.Kep., Ns., M.Kep
NIK.19830912 200609 018

CURRICULUM VITAE

Nama : Rinda Dwi Saputri

Tempat, Tanggal Lahir : 30, Juli 2001

Alamat : Dusun Tlanak Utara Rt.02 Rw.03 Desa Tlanak
Kecamatan Kedungpring Kabupaten Lamongan

Pekerjaan : Mahasiswa

Riwayat Pendidikan :

1. SD Negeri 1 Tlanak : Lulus Tahun 2013
2. SMP Negeri 1 Kedungpring : Lulus Tahun 2016
3. SMA Negeri 1 Kedungpring : Lulus Tahun 2019
4. Prodi S1 Keperawatan Universitas Muhammadiyah Lamongan Mulai Tahun 2019 sampai sekarang

MOTTO DAN HALAMAN PERSEMBAHAN

Motto

Barang siapa yang menempuh suatu jalan untuk menuntut ilmu, Allah akan memudahkan baginya jalan kesurga (Hadits Riwayat Imam Muslim)

Barang siapa yang keluar rumah untuk mencari ilmu, maka ia berada di jalan Allah hingga ia pulang (Hr Tirmidzi)

Persembahan



Alhamdulillah rabbil'alamin puji syukur kehadiran Allah SWT, Tuhan semesta alam atas segala rahmat hidayahnya serta innayahnya sehingga saya dapat menyelesaikan karya tulis skripsi dengan tepat waktu

Skripsi ini saya persembahkan untuk orang-orang yang saya sayangi yaitu kedua orang tua saya. Motivasi terbesar dalam hidup saya yang selalu memberikan dukungan dan doa serta kasih sayang yang sangat luar biasa.

Saudara kandung perempuan saya, terimakasih telah ikut serta memberikan motivasi dan tuntunan kepada saya, semoga kita tetap menjadi saudara yg rukun dan bisa membahagiakan orang tua.

Bapak ibu dosen pembimbing dan penguji selama pendidikan yg selalu sabar ikhlas menuntun saya, mengarahkan, serta memberikan dukungan dan bimbingan yg merupakan penuntun dalam langkah-langkah saya

Tak lupa pula saya ucapkan banyak terima kasih kepada teman-teman sahabat saya yg tidak bisa saya sebutkan satu persatu. Mohon maaf bila selama proses penyelesaian skripsi ini saya banyak merepotkan teman-teman semua.

ABSTRAK

Saputri, Rinda Dwi 2023. **Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring**. Skripsi Program Studi S1 Keperawatan Universitas Muhammadiyah Lamongan. Pembimbing (1) Arifal Aris, S.Kep., Ns., M.Kes. Pembimbing (2) Suhariyati, S.Kep., Ns., M.Kep

Ketidakpatuhan *safety riding* pada siswa dapat menyebabkan tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Remaja merupakan salah satu penyumbang terbesar dalam kecelakaan lalu lintas. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui hubungan tingkat pengetahuan dan sikap dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.

Desain penelitian ini menggunakan korelasi analitik dengan pendekatan *crosssectional*. Sampel penelitian ini sebanyak 83 responden kelas X menggunakan teknik *total sampling*. Variabel independent pada penelitian ini adalah tingkat pengetahuan dan sikap, sedangkan variabel dependent pada penelitian ini adalah kepatuhan. Data diambil menggunakan kuesioner pengetahuan, sikap dan kepatuhan *safety riding*. Data dianalisis menggunakan uji *spearman rho* dengan tingkat kemaknaan $\alpha < 0,05$.

Hasil penelitian menunjukkan sebagian besar pengetahuan siswa baik (74,7%), sebagian besar sikap siswa negatif (53%) dan hampir seluruhnya siswa tidak patuh terhadap *safety riding* (94%). Hasil analisa data didapatkan nilai $p = 0,187 > 0,05$ pada variabel pengetahuan dengan kepatuhan. Sedangkan pada variabel sikap dengan kepatuhan didapatkan nilai $p = 0,014 < 0,05$. Artinya tidak terdapat hubungan antara variabel pengetahuan dengan kepatuhan, sedangkan pada variabel sikap dengan kepatuhan *safety riding* terdapat hubungan yang signifikan.

Peningkatan pengetahuan tidak selalu menyebabkan perubahan perilaku. Sedangkan sikap memiliki peran tinggi dalam kepatuhan terhadap aturan *safety riding* pada siswa. Peran perawat komunitas dan pihak sekolah sangat dibutuhkan dalam hal ini sebagai edukator untuk memberikan pendidikan kesehatan tentang dampak bahaya serta sanksi tegas jika tidak mematuhi aturan *safety riding*.

Kata kunci: Pengetahuan, Sikap, Kepatuhan, *Safety riding*

ABSTRACT

Saputri, Rinda Dwi 2023. **The Relationship between Knowledge and Attitude Levels with Safety Riding Compliance of Students in SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring**. Thesis. Nursing Study Program. Advisors (1) Arifal Aris, S.Kep., Ns., M.Kes. Advisors (2) Suhariyati, S.Kep., Ns., M.Kep

Non-compliance with safety riding can lead to high traffic accident rates. Teenagers are one of the biggest contributors to traffic accidents. The purpose of this study was to determine the relationship between the level of knowledge and attitudes with safety riding compliance among students at SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.

This study used analytic correlation with a cross-sectional approach. The sample of this research was 83 respondents from class X using total sampling technique. The independent variable in this study was the level of knowledge and attitude, while the dependent variable in this study was compliance. The data was collected using a questionnaire of knowledge, attitude, and compliance with safety riding. Then, the data were analyzed using the Spearman rho test with a significance level of $\alpha < 0.05$.

The results showed that most of the students' knowledge was good (74.7%), most of the students' attitudes were negative (53%), and almost all students were disobedient to safety riding (94%). The results of data analysis obtained $p = 0.187 > 0.05$ in the knowledge variable with compliance, whereas the attitude variable with compliance obtained a value of $p = 0.014 < 0.05$. This means that there was no relationship between knowledge and compliance variables, while there was a significant relationship between the attitude variable and safety riding compliance.

To conclude, increased knowledge does not always lead to changes in behavior. Meanwhile, attitude has a high role in compliance with safety riding rules for students. The role of community nurses and schools is urgently needed in this case as educators to provide health education about the effects of hazards and strict sanctions for not complying with safety riding rules.

Keywords: Knowledge, Attitude, Compliance, Safety riding

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, karena berkat rahmat dan hidayahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi yang berjudul “Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring” sesuai waktu yang ditentukan.

Skripsi ini disusun sebagai salah satu persyaratan untuk mendapatkan gelar sarjana di Program Studi S1 Keperawatan Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Muhammadiyah Lamongan.

Dalam penyusunan, penulis mendapatkan banyak pengarahan dan bantuan dari berbagai pihak, untuk itu penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih kepada yang terhormat Bapak/ Ibu:

1. Dr. Abdul Aziz Alimul Hidayat, S.Kep., Ns., M.Kes selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Lamongan.
2. Totok Suhariono, S.Pd., MM selaku Kepala Sekolah SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring yang telah memberikan izin penelitian
3. Dr. Virgianti Nur Faridah, S.Kep., Ns., M.Kep selaku Dekan Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Muhammadiyah Lamongan
4. Suratmi, S.Kep., Ns., M.Kep, selaku ketua Program Studi S1 Keperawatan Universitas Muhammadiyah Lamongan sekaligus penguji utama yang telah banyak memberikan arahan dan masukan untuk Skripsi ini.

5. Arifal Aris, S.Kep., Ns., M.Kes., selaku pembimbing I, yang telah banyak memberikan petunjuk, saran dan dorongan moril selama penyusunan Skripsi.
6. Suhariyati, S.Kep., Ns., M.Kep., selaku pembimbing II, yang telah memberikan saran, petunjuk, dorongan moril selama penyusunan Skripsi.
7. Kedua orang tua saya yang selalu memberikan semangat, motivasi, serta doa yang tak henti-henti di setiap sujudnya.
8. Semua pihak yang secara tidak langsung banyak membantu penulis yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga Allah SWT, memberi balasan pahala atas semua amal kebaikan yang di berikan. Penulis menyadari Skripsi ini masih banyak kekurangan, untuk itu segala kritik dan saran yang bersifat membangun semangat penulis harapkan, akhirnya penulis berharap semoga Skripsi ini bermanfaat bagi penulis khususnya dan bagi semua pembaca pada umumnya.

Lamongan, 25 Maret 2023

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
SURAT PERNYATAAN	ii
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
<i>CURRICULUM VITAE</i>	v
MOTTO DAN HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR SINGKATAN DAN SIMBOL	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	7
1.3.1 Tujuan Umum	7
1.3.2 Tujuan Khusus	7
1.4 Manfaat Penelitian.....	7
1.4.1 Bagi Akademik	7
1.4.2 Bagi Praktisi.....	8
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA.....	9
2.1 Konsep Pengetahuan	9
2.1.1 Pengertian Pengetahuan	9
2.1.2 Tingkat Pengetahuan	10
2.1.3 Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Pengetahuan	11
2.1.4 Cara Mengukur Pengetahuan.....	13

2.2	Konsep Sikap.....	14
2.2.1	Pengertian Sikap	14
2.2.2	Fungsi Sikap	15
2.2.3	Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Sikap	16
2.2.4	Tingkat Sikap.....	18
2.2.5	Ciri-Ciri Sikap	19
2.2.6	Cara Mengukur Sikap	19
2.3	Konsep Kepatuhan	22
2.3.1	Pengertian Kepatuhan	22
2.3.2	Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kepatuhan	23
2.3.3	Faktor-faktor yang Mempengaruhi Ketidapatuhan	24
2.3.4	Cara Mengatasi Ketidapatuhan.....	25
2.3.5	Cara Mengukur Kepatuhan.....	25
2.4	Konsep <i>Safety Riding</i>	26
2.4.1	Pengertian <i>Safety Riding</i>	26
2.4.2	Prinsip <i>Safety Riding</i>	27
2.4.3	Atribut yang Harus Digunakan Saat Berkendara.....	28
2.4.4	Tata Cara Bersepeda Motor di Jalan.....	31
2.4.5	Syarat Mengemudikan Sepeda Motor	31
2.4.6	Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>).....	33
2.5	Kerangka Konsep	39
2.6	Hipotesis.....	40
BAB 3	METODE PENELITIAN	41
3.1	Desain Penelitian.....	41
3.3	Kerangka Kerja	42
3.4	Populasi, Sampling, dan Sampel Penelitian	43
3.4.1	Populasi Penelitian.....	43
3.4.2	Sampling Penelitian	43
3.4.3	Sampel Penelitian	43
3.5	Identifikasi Variabel dan Definisi Operasional Variabel	44
3.5.1	Identifikasi Variabel	44
3.5.2	Definisi Operasional Variabel	45

3.6	Pengumpulan dan Analisa Data	46
3.6.1	Instrumen Penelitian	46
3.6.2	Uji Validitas dan Reabilitas	47
3.6.3	Pengumpulan Data.....	48
3.6.4	Pengolahan Data	49
3.6.5	Analisa Data.....	51
3.6.6	Piranti dalam Analisa Data	52
3.7	Etika Penelitian	53
3.7.1	<i>Autonomy</i>	53
3.7.2	<i>Informed Consent</i>	53
3.7.3	<i>Anonimity</i>	53
3.7.4	<i>Confidentiality</i>	54
3.7.5	<i>Beneficience</i>	54
3.7.6	<i>Justice</i>	54
BAB 4	HASIL DAN PEMBAHASAN	55
4.1.	Hasil Penelitian	55
4.2.	Pembahasan.....	61
BAB 5	PENUTUP.....	68
5.1	Kesimpulan.....	68
5.2	Saran.....	69
DAFTAR PUSTAKA	71
LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 Definisi Operasional Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan Safety Riding pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.....	45
Tabel 3.2 Hasil Uji Validitas Kuesioner Kepatuhan.....	48
Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi Siswa Berdasarkan Jenis Kelamin di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.....	56
Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Siswa Berdasarkan Usia di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.....	56
Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Siswa Berdasarkan Kelas di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.....	57
Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Siswa Berbadarkan Pengalaman Mendapatkan Pendidikan Kesehatan Tentang Keselamatan Berkendara (Safety Riding) di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.....	57
Tabel 4.5 Distribusi Pengetahuan Safety Riding pada Siswa di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring pada Bulan Maret 2023.....	58
Tabel 4.6 Distribusi Sikap Safety Riding pada Siswa di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring pada Bulan Maret 2023.....	59
Tabel 4.7 Hubungan Pengetahuan dengan Kepatuhan Safety Riding pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.....	60
Tabel 4.8 Hubungan Sikap dengan Kepatuhan Safety Riding pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.....	61

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2. 1 Kerangka konsep Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan Safety Riding pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.....	39
Gambar 3. 1 Kerangka kerja Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan Safety Riding pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.....	42

DAFTAR SINGKATAN DAN SIMBOL

DAFTAR SINGKATAN

- H1 : Hipotesis Alternatif
ISO : International Standardization Organization
N :Jumlah data
P : Signifikansi
PM : Peraturan Menteri
RI : Republik Indonesia
SIM : Surat Ijin Mengemudi
SMK : Sekolah Menengah Kejuruan
SNI : Standar Nasional Indonesia
SPSS : Statistical Product and Service
STNK : Surat Tanda Nomor Kendaraan
UU : Undang-undang
WHO : World Health Organization

DAFTAR SIMBOL

- : Sampai
% : Persen
= : Sama dengan
 \leq : Kurang dari sama dengan
 \geq : Lebih dari Sama Dengan
< : kurang dari
> : lebih dari

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1	Jadwal penyusunan..... 90
Lampiran 2	Surat izin survey awal dan penelitian..... 91
Lampiran 3	Surat balasan survey awal dan penelitian..... 93
Lampiran 4	Lembar permohonan menjadi responden..... 95
Lampiran 5	Lembar persetujuan menjadi responden..... 96
Lampiran 6	Kisi-kisi kuesioner..... 97
Lampiran 7	Kuesioner..... 98
Lampiran 8	Izin menggunakan kuesioner..... 103
Lampiran 9	Tabulasi data..... 104
Lampiran 10	Hasil uji statistik..... 119
Lampiran 11	Lembar konsultasi..... 128
Lampiran 12	Dokumentasi..... 129

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Safety riding merupakan suatu usaha yang digunakan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, menciptakan kondisi yang tidak membahayakan bagi pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi disekitar serta pemahaman pencegahan dan penanggulangannya (Soumokil *et al.*, 2021). Keselamatan berkendara di desain untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara (Hamid *et al.*, 2021).

Meningkatnya penggunaan kendaraan bermotor juga memiliki dampak negative, salah satunya kepadatan lalu lintas dan memiliki tingkat resiko terjadinya kecelakaan yang sangat tinggi, sehingga kendaraan bermotor menjadi salah satu pembunuh manusia lewat kecelakaan lalu lintas (Zainul, 2020). Masalah keselamatan di jalan sangat erat kaitannya dengan lalu lintas karena berbagai kecelakaan dapat menimbulkan kerugian dan kematian (Ridman, 2021). Remaja merupakan salah satu segmen terbesar penyumbang kecelakaan lalu lintas (Sary, 2018)

World Health Organisation (2018) mengungkapkan bahwa sebagian besar kecelakaan lalu lintas terjadi pada anak-anak, remaja, dan dewasa muda. WHO menambahkan bahwa sekitar 93% kematian akibat kecelakaan lalu lintas terjadi pada *low and midle income countries* (Hamid *et al.*, 2021). Data World Health

Organization (2018) *Global Status Report on Road Safety* menunjukkan, sekitar 1,3 juta orang meninggal setiap tahunnya karena kecelakaan di jalan raya dan merupakan penyebab utama kematian di kalangan anak-anak dan dewasa muda pada usia 5-29 tahun. Jika tidak dilakukan penanganan yang baik, diperkirakan pada tahun 2030 kematian akibat kecelakaan di jalan raya akan meningkat dan menjadi tujuh penyebab kematian di dunia.

Berdasarkan data Korlantas Polri tahun 2022, 73% kendaraan yang terlibat kecelakaan adalah pengguna sepeda motor dengan rentang usia korban antara 15-24 tahun yang merupakan usia pelajar (Kementerian Perhubungan, 2022). Kecelakaan di Indonesia pada tahun 2020 tercatat sebanyak 100.028 kejadian kecelakaan yang mengakibatkan 113.518 korban luka ringan, 10.751 korban luka berat, dan 23.529 korban meninggal dunia (Kementerian Perhubungan, 2021). Data Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub menyebutkan jika dilihat dari profil korban kecelakaan di Indonesia tahun 2020 berdasarkan tingkat pendidikan, yang menjadi korban kecelakaan terbesar yaitu para pelajar dengan tingkat pendidikan SMA (80.641 orang) SMP (17.699 orang) dan SD (12.557 orang). Sedangkan untuk tingkat pendidikan D3 (770 orang), S1 (3.751 orang), S2 (136 orang). Kemudian jika dilihat dari profil korban kecelakaan berdasarkan usia yaitu; usia 10-19 tahun sebanyak (26.906 orang), usia 20-29 tahun sebanyak (29.281 orang), usia 30-39 tahun (18.553 orang), usia 40-49 tahun (17.980 orang) dan 50 tahun keatas sebanyak (31.740 orang) (Kementerian Perhubungan, 2021).

Jawa timur mendapat predikat top 10 kecelakaan lalu lintas terbanyak sepanjang Januari sampai dengan Mei 2022 dengan jumlah kecelakaan 3.555

(Korlantas Polri, 2022). Berdasarkan data yang dihimpun dari Polres Lamongan, diketahui bahwa angka kecelakaan lalu lintas masih tinggi. Pada 2010-2019, Polres Lamongan mencatat 2.807 kasus, menewaskan 460 orang, luka berat 231 orang, dan luka ringan 3.443 orang. Kecelakaan ini terutama merupakan kecelakaan antara sepeda motor dan mobil (Firdaus, 2022).

Berdasarkan hasil survey awal pada beberapa siswa di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring, dengan metode observasi dan wawancara di dapatkan hasil data dari 10 siswa, remaja yang tidak patuh terhadap *safety riding* yaitu sebanyak 9 (90%), siswa yang patuh *safety riding* sebanyak 1 (10%). Sebanyak sembilan siswa mengatakan bahwa kurang mematuhi *safety riding* dikarenakan mereka menganggap jarak antara rumah dengan sekolah dianggap dekat oleh karena itu mereka tidak perlu memakai helm, jaket, sarung tangan. Beberapa siswa lain juga berpendapat bahwa memakai helm akan merusak tatanan gaya rambut mereka.

Beberapa faktor yang menjadi penyebab dari kecelakaan lalu lintas adalah faktor human (manusia), faktor kendaraan, faktor jalan (sarana prasarana) dan faktor cuaca dimana faktor manusia menjadi faktor tertinggi sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Faktor manusia diantaranya adalah lengah, tidak patuh, tidak terampil, dan kecepatan tinggi. Selain itu faktor lain yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu pengendara cenderung meremehkan kelengkapan dalam berkendara seperti kaca spion, helm ber SNI, lampu sein, sarung tangan dan masker (Sinuraya et al., 2018).

Faktor-faktor yang mempengaruhi *safety riding* antara lain umur, pengetahuan, sikap, dukungan keluarga dan teman kerja (Prima *et al.*, 2015). Pengetahuan dan sikap dalam berkendara sangat dibutuhkan karena banyak pengendara yang mengalami *nearmiss* (hampir celaka) ataupun *accident* (kecelakaan), dari 10 pengendara 70% diantaranya pernah mengalami *accident* (kecelakaan) dan 90% dari *accident* tersebut didahului dengan terjadinya *nearmiss* (hampir celaka). Hal tersebut disebabkan karena tindakan pengendara yang tidak aman (*unsafe act*) dan juga kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*). Memperhatikan besarnya potensi dan angka kejadian kecelakaan yang di timbulkan oleh sepeda motor, maka perlu adanya pencegahan yaitu dengan menerapkan *safety riding awareness* atau kesadaran berkendara yang aman bagi pengendara sepeda motor (Wijayanti, 2022)

Penerapan *safety riding* tidak lepas dari sikap yang dilakukan oleh setiap individu, sikap sangatlah berpengaruh terhadap perilaku individu, pengaruh tersebut terletak pada individu itu sendiri terhadap respon yang ditangkapnya, kecenderungan individu untuk melakukan tindakan dipengaruhi oleh berbagai faktor bawaan dan lingkungan sehingga menimbulkan perilaku (Hendrawan, 2019). Sikap *safety riding* yang cukup baik, maka akan memiliki tindakan *safety riding* yang cukup baik juga (Taroreh *et al.*, 2019)

Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku. Perilaku dapat berlangsung lebih lama apabila didasari dengan pengetahuan yang baik, jika perilaku tidak didasari oleh pengetahuan dan kesadaran, maka perilaku tersebut bersifat sementara atau tidak akan berlangsung

lama. Pengetahuan dengan perilaku pada usia remaja juga memiliki pengaruh yang besar, perkembangan emosi pada remaja mempengaruhi pengetahuan terhadap perilaku, hal ini dikarenakan masa remaja berada di tahap mencari jati diri (Hendrawan, 2019)

Safety riding jika tidak diterapkan maka akan mengakibatkan dampak bahaya bagi individu maupun pengendara lain di jalan raya. Keselamatan di jalan raya sangat erat kaitannya dengan kepatuhan dalam berkendara, kecelakaan di jalan dapat menimbulkan berbagai masalah antara lain kecacatan fisik, kematian dan kerugian materi (Hendrawan, 2019). Dari semua kendaraan yang melintas di jalan raya, kendaraan bermotor roda dua atau sepeda motor mempunyai resiko yang tinggi dalam menyumbang kejadian kecelakaan lalu lintas. Cedera tak disengaja akibat kecelakaan kendaraan bermotor lebih banyak menyebabkan kematian dibandingkan dengan tipe cedera yang lainnya (Ridman, 2021).

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Zainul (2020) menunjukkan adanya hubungan antara pengetahuan dengan kepatuhan *safety riding* pada remaja SMAN 8 Balikpapan. Penelitian ini sejalan dengan penelitian Taroreh et al (2019) yang menyatakan terdapat hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan tindakan *safety riding* pada komunitas motor honda cbr manado *community* (CMC). Responden memiliki pengetahuan *safety riding* yang cukup karena pada penelitian tentang tingkat pendidikan diketahui kebanyakan responden berada pada tingkat pendidikan rendah yaitu pada kategori tamat SD – tamat SMA. Tingkat pendidikan mempengaruhi pengetahuan seseorang. Pengendara

berumur muda memiliki kurangnya pengalaman dalam berkendara sehingga mereka mengendarai secara tidak hati-hati bahkan membahayakan pengendara lain. Sikap *safety riding* yang cukup baik, maka anggota CMC memiliki tindakan *safety riding* yang cukup baik juga.

Kesadaran keselamatan berkendara harus di bangun sejak dini, ketika kesadaran keselamatan berkendara sejak dini sudah ditanamkan pada siswa maka akan menjadi kebiasaan yang positif. Pihak sekolah diharapkan juga ikut serta memberikan nasihat serta pengawasan kepada siswanya dalam berperilaku *safety riding* (Hendrawan, 2019). *Safety riding* adalah perilaku mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Mencakup hal-hal yang berkaitan dengan tatacara berkendara yang aman, perlengkapan yang harus ada saat berkendara dan kondisi kendaraan yang memungkinkan untuk digunakan. *Safety riding* dirancang untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara (Rusti & Falaah, 2019). Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul hubungan tingkat pengetahuan dan sikap dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring Kabupaten Lamongan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Apakah ada hubungan tingkat pengetahuan dan sikap dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring ?”.

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan tingkat pengetahuan dan sikap dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.

1.3.2 Tujuan Khusus

- 1) Mengidentifikasi tingkat pengetahuan siswa tentang *safety riding* di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.
- 2) Mengidentifikasi sikap siswa tentang *safety riding* di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.
- 3) Mengidentifikasi kepatuhan perilaku siswa tentang *safety riding* di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.
- 4) Menganalisis hubungan tingkat pengetahuan dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.
- 5) Menganalisis hubungan sikap dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Bagi Akademik

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan ilmu bagi perkembangan ilmu keperawatan komunitas khususnya dalam kepatuhan perilaku tentang *safety riding* pada siswa.

1.4.2 Bagi Praktisi

1) Bagi Institusi

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai referensi tentang pengetahuan dan sikap dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa.

2) Bagi Responden

Hasil penelitian ini diharapkan mengidentifikasi kepatuhan *safety riding* pada remaja atau siswa sehingga dapat memberikan gambaran informasi agar siswa lebih memperhatikan keselamatan berkendara.

3) Bagi Keperawatan

Hasil penelitian ini diharapkan sebagai referensi ilmu keperawatan komunitas dalam kepatuhan tentang *safety riding*.

4) Bagi Peneliti Selanjutnya

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai sumber rujukan penelitian tentang kepatuhan *safety riding* pada siswa/ remaja.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini akan diuraikan tentang: (1) Konsep Pengetahuan, (2) Konsep Sikap, (3) Konsep Kepatuhan, (4) Konsep *Safety Riding*, (5) Kerangka Konsep, (6) Hipotesis Penelitian

2.1 Konsep Pengetahuan

2.1.1 Pengertian Pengetahuan

Pengetahuan adalah merupakan hasil “tahu” dan ini terjadi setelah orang mengadakan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Pada waktu penginderaan sampai menghasilkan pengetahuan tersebut sangat dipengaruhi oleh intensitas perhatian persepsi terhadap objek. Sebagian besar manusia memperoleh pengetahuan melalui kemampuannya melihat dan mendengar (Wawan & Dewi, 2017). Pengetahuan menjadi salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan sangat bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang akan dia ambil. Seseorang memiliki pengetahuan yang luas dan baik akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan, suatu tindakan yang didasari oleh pengetahuan akan bersifat langgeng dan berkelanjutan (Ridman, 2021).

Menurut Wawan & Dewi (2017) pengetahuan itu sendiri dipengaruhi oleh faktor Pendidikan formal. Pengetahuan sangat erat hubungannya dengan Pendidikan, dimana diharapkan bahwa dengan Pendidikan yang tinggi maka orang tersebut akan semakin luas pula pengetahuannya. Akan tetapi perlu

ditekankan, bukan berarti seseorang yang berpendidikan rendah mutlak berpengetahuan rendah pula.

2.1.2 Tingkat Pengetahuan

Menurut Wawan & Dewi (2017) Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang (*ovent behavior*). Pengetahuan yang cukup didalam domain kognitif mempunyai enam tingkat, yaitu:

1) Tahu (*Know*)

Tahu diartikan sebagai mengingat suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Termasuk ke dalam pengetahuan tingkat ini adalah mengingat kembali (*recall*) terhadap suatu yang spesifik dan seluruh bahan yang dipelajari atau rangsangan yang telah diterima.

2) Memahami (*Comprehention*)

Memahami artinya sebagai suatu kemampuan untuk menjelaskan secara benar tentang objek yang diketahui dan dimana dapat menginterpretasikan secara benar.

3) Aplikasi (*Applocation*)

Aplikasi diartikan sebagai kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi ataupun kondisi riil (sebenarnya). Aplikasi disini dapat diartikan aplikasi atau penggunaan hukum-hukum, rumus, metode, prinsip dan sebagainya dalam monteks atau situasi lain.

4) Analisis (*Analysis*)

Analisis adalah suatu kemampuan untuk menyatakan materi atau suatu objek kedalam komponen-komponen tetapi masih di dalam struktur organisasi tersebut dan masih ada kaitannya satu sama lain.

5) Sintesis (*Synthesis*)

Sintesis yang dimaksud menunjukkan pada suatu kemampuan untuk melaksanakan atau menghubungkan bagian-bagian di dalam suatu keseluruhan yang baru. Kata lain dari sintesis adalah suatu kemampuan untuk menyusun formulasi baru dari formulasi yang ada.

6) Evaluasi

Evaluasi berkaitan dengan kemampuan seseorang untuk melakukan penilaian terhadap suatu objek tertentu. Penilaian ini dengan sendirinya didasarkan pada suatu kriteria yang ditentukan sendiri atau norma-norma yang berlaku di masyarakat.

2.1.3 Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Pengetahuan

Faktor yang mempengaruhi pengetahuan menurut Notoatmodjo dalam (Sa'adah, 2022) antara lain:

1) Faktor Internal

(1) Pendidikan:

Pendidikan merupakan bimbingan yang diberikan seseorang terhadap perkembangan orang lain menuju impian atau cita- cita tertentu yang menentukan manusia untuk berbuat dan mengisi kehidupan agar tercapai keselamatan dan kebahagiaan. Pendidikan diperlukan untuk mendapat informasi misalnya hal-hal yang menunjang kesehatan sehingga dapat meningkatkan kualitas hidup.

Pendidikan dapat mempengaruhi seseorang termasuk juga perilaku akan pola hidup, terutama dalam memotivasi untuk sikap berperan serta dalam pembangunan pada umumnya, makin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka semakin mudah menerima informasi.

(2) Minat

Minat dapat diartikan sebagai keinginan yang tertinggi terhadap sesuatu, dengan pengetahuan tinggi yang didukung oleh minat yang cukup dari orang lain akan sangat mungkin seseorang tersebut berperilaku sesuai dengan apa yang diharapkan.

(3) Pengalaman

Pengalaman merupakan suatu peristiwa yang dialami seseorang, untuk menjadi dasar pembentukan sikap pengalaman pribadi haruslah meninggalkan kesan yang kuat.

(4) Pekerjaan

Lingkungan pekerjaan dapat menjadikan seseorang memperoleh pengalaman dan pengetahuan baik secara langsung maupun secara tidak langsung. Pekerjaan tidak diartikan sebagai sumber kesenangan, akan tetapi merupakan cara mencari nafkah yang membosankan, berulang, dan memiliki banyak tantangan. Sedangkan bekerja merupakan kegiatan yang menyita waktu.

(5) Umur

Bertambahnya umur seseorang, tingkat kematangan dan kekuatan seseorang akan lebih matang dalam berfikir dan bekerja. Dari segi kepercayaan masyarakat seseorang yang lebih dewasa akan lebih dipercaya dari orang yang belum dewasa.

2) Faktor Eksternal

(1) Ekonomi

Memenuhi kebutuhan primer maupun sekunder, keluarga dengan status ekonomi tinggi akan mudah tercukupi dibanding keluarga dengan status ekonomi rendah, maka ini akan mempengaruhi kebutuhan akan informasi yang termasuk kebutuhan sekunder.

(2) Informasi

Informasi adalah keseluruhan dari makna, dapat diartikan sebagai pemberitahuan seseorang akan adanya informasi baru mengenai suatu hal, yang memberikan landasan kognitif baru bagi terbentuknya sikap. Pesan sugestif yang dibawa oleh informasi tersebut dapat mempengaruhi sikap seseorang.

(3) Kebudayaan / lingkungan

Kebudayaan berpengaruh besar terhadap pengetahuan seseorang. Apabila dalam suatu daerah mempunyai budaya untuk selalu menjaga kebersihan lingkungan maka sangat mungkin berpengaruh dalam pembentukan sikap pribadi seseorang.

2.1.4 Cara Mengukur Pengetahuan

Menurut (Nursalam, 2016) pengetahuan seseorang dapat diinterpretasikan dengan skala yang bersifat kualitatif, yaitu:

- 1) Pengukuran Baik: 76%-100%
- 2) Pengukuran Cukup: 56%-75%
- 3) Pengukuran Kurang: <55%

Sedangkan menurut (Sa'adah, 2022) pengukuran pengetahuan dapat dilakukan dengan wawancara atau angket yang ingin diketahui atau diukur dapat disesuaikan dengan tingkat pengetahuan responden yang meliputi tahu, memahami, aplikasi, analisis, sintesis, dan evaluasi. Adapun pertanyaan yang dapat dipergunakan untuk pengukuran pengetahuan secara umum dikelompokkan menjadi dua jenis yaitu pertanyaan subjektif, misalnya jenis pertanyaan essay dan pertanyaan objektif misalnya pertanyaan pilihan ganda (*multiple choice*), betul-salah dan pertanyaan menjodohkan. Cara mengukur pengetahuan dengan memberikan pertanyaan-pertanyaan, kemudian dilakukan penilaian 1 untuk jawaban benar dan 0 untuk jawaban salah. Penilaian dilakukan dengan cara membandingkan jumlah skor (tertinggi) kemudian dikalikan 100% dan hasilnya berupa prosentase kemudian digolongkan menjadi 3 kategori yaitu kategori baik (76-100%), sedang atau cukup (56-75%) dan kurang (<56%).

2.2 Konsep Sikap

2.2.1 Pengertian Sikap

Sikap menurut pendapat Notoatmodjo merupakan reaksi atau respon seseorang yang masih tertutup terhadap suatu stimulus atau objek. Thomas & Znaniecki menegaskan bahwa sikap adalah predisposisi untuk melakukan atau tidak melakukan suatu perilaku tertentu, sehingga sikap bukan hanya kondisi internal psikologis yang murni dari individu (*purely psychic inner state*), tetapi sikap lebih merupakan proses kesadaran yang sifatnya individual, artinya proses

ini terjadi secara subjektif dan unik pada diri setiap individu (Wawan & Dewi, 2017).

2.2.2 Fungsi Sikap

Menurut (Wawan & Dewi, 2017) fungsi sikap berdasarkan teori Katz mempunyai empat fungsi, yaitu:

1) Fungsi Instrumental

Fungsi sikap ini diartikan dengan alasan psikitis atau manfaat, dan menggambarkan keadaan keinginan. Sebagaimana kita pahami bahwa untuk mencapai tujuan, diperlukan suatu sarana yang disebut sikap. Apabila objek sikap dapat membantu individu mencapai tujuan, individu akan bersifat positif terhadap objek sikap tertentu atau sebaliknya.

Fungsi sikap dinamakan juga fungsi penyesuaian karena dengan sikap yang diambil, individu tersebut akan dapat menyesuaikan diri dengan lingkungannya. Misalnya, sebagian masyarakat sangat menentang bentuk kekerasan untuk menyelesaikan setiap masalah dan mendukung setiap penyelesaian masalah dengan hukum.

2) Fungsi Pertahanan Ego

Sikap ini diambil individu dalam rangka melindungi diri dari kekerasan atau ancaman dari dirinya. Demi mempertahankan egonya, orang yang bersangkutan mengambil sikap tertentu, dalam keadaan terdesak pada waktu diskusi dengan anaknya.

3) Fungsi Ekspresi Nilai

Sikap ini mengekspresikan nilai yang ada dalam diri individu. System nilai yang ada dalam diri individu dapat dilihat dari sikap yang diambil bersangkutan terhadap nilai tertentu. Misalnya, individu yang sudah menghayati kebenaran ajaran agama, sikap akan tercermin dalam tutur kata, perilaku dan perbuatan yang dibenarkan oleh ajaran agamanya.

4) Fungsi Pengetahuan

Sikap ini membantu individu untuk memahami dunia, yang membawa keteraturan terhadap macam-macam informasi yang perlu diasimilasikan dalam kehidupan sehari-hari. Setiap individu memiliki motif untuk ingin tahu, ingin mengerti, dan ingin mendapat banyak pengalaman dan pengetahuan. Misalnya, sikap individu yang ingin mendalami bidang keperawatan, perilakunya akan ditunjukkan kepada hal tersebut.

2.2.3 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Sikap

Faktor-faktor yang mempengaruhi pembentukan sikap menurut (Azwar, 2013) :

1) Pengalaman pribadi

Sesuatu yang telah dan sedang kita alami akan ikut membentuk dan mempengaruhi penghayatan kita terhadap stimulus sosial. Tanggapan akan menjadi salah satu dasar terbentuknya sikap

2) Kebudayaan

Kebudayaan dimana kita hidup dan dibesarkan mempunyai pengaruh besar terhadap pembentukan sikap kita. Apabila kita hidup dalam budaya yang

mempunyai norma longgar bagi pergaulan heteroseksual, sangat mungkin kita akan mempunyai sikap yang mendukung terhadap masalah kebebasan pergaulan heteroseksual

3) Orang Lain yang Dianggap Penting

Orang yang kita anggap penting, seseorang yang kita harapkan persetujuannya bagi setiap gerak, tingkah dan pendapat kita, seseorang yang tidak ingin kita kecewakan atau seseorang yang berarti khusus bagi kita, akan banyak mempengaruhi pembentukan sikap kita terhadap sesuatu. Diantara orang yang biasanya dianggap penting bagi individu adalah orang tua, orang yang status sosialnya lebih tinggi, teman sebaya, teman dekat, guru, teman kerja, istri atau suami dan lain-lain

4) Media Massa

Media massa sebagai sarana komunikasi. Berbagai bentuk media massa mempunyai pengaruh besar dalam pembentukan opini dan kepercayaan orang. Adanya informasi baru mengenai sesuatu hal memberikan landasan kognitif baru bagi terbentuknya sikap terhadap hal tersebut

5) Institusi Lembaga

Pendidikan dan lembaga agama, lembaga pendidikan serta lembaga agama sebagai suatu sistem mempunyai pengaruh dalam pembentukan sikap karena keduanya meletakkan dasar pengertian dan konsep moral dalam diri individu

6) Faktor Emosi dalam Diri Individu

Bentuk sikap tidak semuanya ditentukan oleh situasi lingkungan dan pengalaman pribadi seseorang. Kadang-kadang suatu bentuk sikap merupakan

pernyataan yang didasari oleh emosi yang berfungsi sebagai semacam penyaluran frustrasi atau pengalihan bentuk mekanisme pertahanan ego.

2.2.4 Tingkat Sikap

Menurut Azwar (2013) sikap memiliki empat tingkatan dari yang terendah hingga yang tertinggi, yaitu:

1) Menerima

Pada tingkat ini individu ingin dan memperhatikan rangsangan (stimulus) yang diberikan. Misalnya, sikap seorang ibu terhadap KB, dapat dilihat dari kesediaan dan perhatian ibu tersebut untuk menghadiri penyuluhan tentang KB, disini ibu yang tidak menerima KB tidak akan peduli tentang adanya penyuluhan.

2) Merespons

Pada tingkat ini, sikap individu dapat memberikan jawaban apabila ditanya, serta mengerjakan dan menyelesaikan tugas yang diberikan

3) Menghargai

Pada tingkat ini, individu mengajak orang lain untuk mengerjakan atau mendiskusikan suatu masalah. Misalnya, seorang ibu mengajak orang lain untuk pergi membimbing anaknya ke posyandu, atau mendiskusikan tentang penyakitnya

4) Bertanggung jawab

Pada tingkat ini, sikap individu akan bertanggung jawab dan sikap menanggung segala resiko atas segala resiko atas segala sesuatu yang telah terpilih

2.2.5 Ciri-Ciri Sikap

Sikap memiliki beberapa ciri-ciri tersendiri. Sikap menurut Azwar (2013) mengungkapkan bahwa :

- 1) Sikap tidak dibawa sejak lahir, namun dipelajari dan dibentuk berdasarkan pengalaman dan latihan sepanjang perkembangan individu dalam hubungan dengan objek
- 2) Sikap dapat berubah-ubah dalam situasi yang memenuhi syarat, untuk itu sehingga dapat dipelajari.
- 3) Sikap tidak berdiri sendiri, namun selalu berhubungan dengan objek sikap
- 4) Sikap dapat bertuju pada satu objek ataupun dapat bertujuan pada sekumpulan objek
- 5) Sikap dapat berlangsung lama atau sebentar
- 6) Sikap mengandung faktor perasaan dan motivasi sehingga berbeda dengan pengetahuan

2.2.6 Cara Mengukur Sikap

Pengukuran sikap dapat dilakukan dengan menilai pernyataan sikap seseorang. Pernyataan sikap adalah rangkaian kalimat yang mengatakan sesuatu mengenai objek sikap yang hendak diungkap. Pernyataan sikap mungkin berisi atau mengatakan hal-hal yang positif mengenai obyek sikap, yaitu kalimatnya bersifat mendukung atau memihak pada objek sikap, pernyataan ini disebut dengan pernyataan yang *favourable*. Sebaliknya, pernyataan sikap mungkin pula berisi hal-hal negative mengenai objek sikap yang bersifat tidak mendukung maupun kontra terhadap objek sikap, pernyataan seperti ini disebut pernyataan

unfavourable. Suatu skala sikap sedapat mungkin diusahakan agar terdiri atas pernyataan *favourable* dan *unfavourable*, dengan demikian pernyataan yang disajikan tidak semua positif dan tidak semua negative yang seolah-olah isi skala memihak atau tidak memihak sama sekali objek sikap (Wawan & Dewi, 2017)

Pengukuran sikap dibedakan menjadi dua acara yaitu secara langsung dan tidak langsung. Jenis- jenis pengukuran sikap secara langsung meliputi berstruktur dan tidak langsung meliputi tidak berstruktur (Azwar, 2013)

1) Berstruktur

Cara dilakukan dengan mengukur sikap melalui pertanyaan yang telah disusun sedemikian rupa dalam satu instrument yang telah ditentukan, dan langsung diberikan kepada subjek yang diteliti. instrumen pengukuran sikap dapat dilakukan menggunakan skala Bogardus, Thurston, dan Likert.

(1) Skala Bogardus

Dilakukan dengan menyusun pertanyaan berdasarkan jarak sosial. Seseorang yang berasal dari satu golongan tertentu diharapkan pada suatu golongan dan ditanyakan bagaimana sikapnya terhadap golongan tersebut. hal yang ditanyakan dalam instrument ini adalah kesediaan mereka untuk menikah, menjadi teman dekat, menerima sebagai tetangga, menerima sebagai teman sejawat, sebagai warga negara, sebagai tamu, dan tidak bersedia menerima dalam negaranya. Jawaban yang disediakan adalah “Ya” atau “Tidak”. Misalnya, suku jawa terhadap dengan suku lain di Indonesia untuk ditanyakan kesediaannya, seperti yang di sebutkan diatas.

(2) Skala Thurston

Dilakukan dengan mengukur sikap dengan metode “*Equal-Appearing Intervals*”. Skala yang disusun dalam skala ini merupakan dari yang *favorable* (menyenangkan) hingga *unfavorable* (tidak menyenangkan). Nilai skala ini bergerak dari 0 sampai titik ekstrem bawah hingga 11 sebagai titik ekstrem atas. Misalnya, pertanyaan sikap perawat terhadap organisasi Persatuan Perawat Nasional Indonesia (PPNI) adalah “saya berkeyakinan bahwa masuk menjadi anggota PPNI adalah bermanfaat”. Nilai 0 adalah nilai yang paling tidak setuju menjadi anggota PPNI, sedang nilai 11 adalah nilai yang paling setuju menjadi anggota PPNI.

(3) Skala Likert

Dikenal dengan teknik “*Summated Ratings*”. Responden diberikan pertanyaan dengan kategori jawaban yang telah dituliskan dan umumnya terdiri dari 1 hingga 5 kategori jawaban. Misalnya, pertanyaan sikap perawat terkait pemeliharaan kuku panjang adalah “Seorang perawat sebaiknya tidak memelihara kuku panjang” dan “ pada penderita DM dapat mencegah komplikasi dengan melakukan pengaturan makan”. Jawaban yang disediakan adalah sangat setuju (5), setuju (4), ragu-ragu (3), tidak setuju (2), sangat tidak setuju (1). Nilai 5 adalah nilai *favorable* (menyenangkan) dan nilai 1 adalah *unfavorable* (tidak menyenangkan).

2) Tidak Berstruktur

Cara ini merupakan pengukuran sikap yang sederhana dan tidak melakukan persiapan yang cukup mendalam, seperti mengukur sikap dengan wawancara bebas

atau *free interview* dan pengamatan langsung atau *survey*. Contoh: untuk mengetahui sikap sementara penduduk terhadap masalah kesehatan lingkungan, dapat dilakukan pengukuran sikap dengan cara melakukan observasi atau wawancara. Dari hasil tersebut, kemudian ditarik kesimpulan bagaimana sikap penduduk terhadap kesehatan lingkungan tersebut. Hasil wawancara dari dua daerah yang jumlah penduduk relatif sama menunjukkan bahwa daerah satu memiliki jumlah *akseptor* yang lebih banyak dibanding daerah yang lain. Hal ini menunjukkan bahwa daerah yang memiliki jumlah *skseptor* lebih banyak, sikap penduduknya cenderung lebih positif terhadap KB.

Sementara itu, pengukuran tidak langsung adalah pengukuran sikap dengan menggunakan tes. Pada umumnya, pengukuran ini menggunakan skala semantik-diferensial (teknik menggunakan skala berjenjang dalam membahas arti skala kata) yang berstandar. Cara pengukuran sikap yang banyak digunakan adalah skala yang dikembangkan oleh Charles E. Osgood.

2.3 Konsep Kepatuhan

2.3.1 Pengertian Kepatuhan

Kepatuhan dapat diartikan mengikuti suatu spesifikasi, standar atau hukum yang telah di atur dengan jelas yang biasanya diterbitkan oleh lembaga atau organisasi yang berwenang dalam suatu bidang tertentu lingkup suatu aturan dapat bersifat internasional ataupun nasional. Misalnya, seperti standar internasional yang diterbitkan oleh ISO serta aturan-aturan nasional yang ditetapkan oleh pemerintah Indonesia. Kepatuhan dibedakan menjadi dua yaitu,

2.3.2 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kepatuhan

Faktor eksternal adalah faktor yang berasal dari luar diri seseorang, sedangkan faktor internal adalah faktor yang berasal dari dalam diri individu itu sendiri. Pengaruh yang ditimbulkan tidak bisa dihindari karena merupakan bagian dari proses pembelajaran yang dilakukan (Toha, 2018).

Tomas Blass sebagaimana dalam Toha (2018) ada wacana eksperimen untuk menguraikan bahwa ada tiga hal yang nantinya bisa mempengaruhi tingkat kepatuhan seseorang. Faktor-faktor ini ada yang bisa berpengaruh pada setiap keadaan namun ada juga berpengaruh pada situasi yang bersifat kuat dan ambigu saja.

1) Kepribadian

Faktor kepribadian adalah faktor internal yang dimiliki individu. Faktor ini berperan kuat mempengaruhi intensitas kepatuhan ketika berhadapan dengan situasi yang lemah dan pilihan-pilihan yang ambigu dan mengandung banyak hal. Faktor ini tergantung pada dimanakah individu tumbuh dan peranan pendidik yang diterimanya. Kepribadian dipengaruhi nilai-nilai dan perilaku tokoh panutan atau teladan. Bahkan kepribadian juga dipengaruhi metode pendidikan yang digunakan. Adapun pendidikan adalah salah satu kegiatan usaha manusia untuk meningkatkan kepribadian atau proses perubahan perilaku manusia.

2) Kepercayaan

Suatu perilaku yang ditampilkan individu kebanyakan berdasarkan pada keyakinan yang dianut. Sikap loyalitas pada keyakinannya akan memengaruhi

pengambilan keputusan. Suatu individu akan lebih mudah mematuhi peraturan yang didoktrin oleh kepercayaan yang dianut. Perilaku patuh berdasarkan kepercayaan juga disebabkan adanya penghargaan dari hukuman yang berat.

3) Lingkungan

Nilai- nilai yang tumbuh dalam suatu lingkungan nantinya juga akan memengaruhi proses internalisasi yang dilakukan oleh individu. Lingkungan yang kondusif dan komunikatif akan mampu membuat individu belajar tentang arti sebuah aturan dan kemudian menginternalisasi dalam dirinya dan ditampilkan lewat perilaku. Lingkungan yang cenderung otoriter akan membuat individu mengalami proses internalisasi dengan keterpaksaan. Kepatuhan yang dibentuk pada lingkungan kondusif akan membuat individu merasakan manfaat yang besar dan memakainya dalam jangka waktu yang lebih lama. Penanaman nilai dilakukan dengan komunikasi yang efektif antara pihak yang berwenang dan pihak yang melakukan kewenangan. Proses ini akan mendasari perilakunya pada lingkungan yang baru, proses adaptasi yang dijalani akan lebih mudah.

2.3.3 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Ketidapatuhan

Menurut (Sa'adah, 2022) faktor-faktor yang dapat mempengaruhi ketidapatuhan digolongkan menjadi empat bagian :

1) Pemahaman tentang intruksi

Kegagalan profesional kesehatan dalam memberikan informasi yang lengkap, dengan penggunaan istilah medis dan memberikan banyak intruksi yang harus diingat oleh pasien

2) Kualitas interaksi

Kualitas interaksi antara profesional kesehatan dan pasien merupakan bagian yang penting dalam menentukan derajat kepatuhan

3) Isolasi sosial dan keluarga

Keluarga menjadi faktor yang sangat berpengaruh dalam menentukan keyakinan dan nilai kesehatan individu serta dapat menentukan mengenai pengobatan yang dapat diterima

4) Keyakinan, sikap dan kepribadian

Hubungan antara profesi kesehatan dan pasien, keluarga dan teman, keyakinan tentang kesehatan dan kepribadian seseorang berperan penting dalam menentukan respon pasien terhadap anjuran pengobatan

2.3.4 Cara Mengatasi Ketidakpatuhan

Lima titik rencana untuk mengatasi ketidakpatuhan (Sa'adah, 2022):

- 1) Satu syarat untuk semua rencana menumbuhkan kepatuhan adalah mengembangkan tujuan penelitian
- 2) Mengubah kebiasaan dan mempertahankan perubahan
- 3) Pengontrolan perilaku untuk mengubah perilaku itu sendiri
- 4) Dukungan sosial dalam bentuk dukungan emosional dari keluarga, teman, waktu, dan ruang merupakan faktor-faktor penting dalam kepatuhan
- 5) Pendidikan pasien dapat meningkatkan kepatuhan

2.3.5 Cara Mengukur Kepatuhan

Skala pengukuran yang digunakan untuk mengukur kepatuhan safety riding adalah menggunakan skala *Gutman*. Skala gutman merupakan skala yang menginginkan tipe jawaban tegas, jawaban benar, salah, ya, tidak, pernah, tidak

pernah dan seterusnya. Jawaban diberi skor tertinggi satu dan terendah nol. Untuk jawaban ya diberi skor 1 dan tidak diberi skor 0 (Sa'adah, 2022).

2.4 Konsep *Safety Riding*

2.4.1 Pengertian *Safety Riding*

Safety riding adalah suatu usaha yang digunakan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara demi menciptakan satu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi disekitar kita serta pemahamankan pencegahan dan penanggulangannya. *Safety riding* merupakan perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghidar terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* merupakan dasar penelitian berkendara lebih yang memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety riding* didesain untuk meningkatkan awareness (kesadaran) pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara (Soumokil et al., 2021)

Menurut Kementrian Perhubungan, perilaku keselamatan berkendara atau *safety riding* meliputi pengendara kendaraan bermotor yang diwajibkan memiliki SIM, mematuhi hukum yang telah ditentukan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Keselamatan berkendara mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain, agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Tiga Kunci atau syarat penting dalam berkendara yaitu

menggunakan helm, mengatur kecepatan dengan baik dan memastikan kondisi motor bagus, menhub juga menegaskan untuk menggunakan helm harus sampai klik (Ditjen Perhubungan Darat, 2012)

2.4.2 Prinsip *Safety Riding*

Defensive driving merupakan pengembangan lebih lanjut dari *safety riding* yang sudah ada dimana terdapat 3 (tiga) kunci utama prinsip *defensive driving* tersebut, yaitu: kewaspadaan (*alertness*), kesadaran (*awareness*), Sikap dan mental (*attitude*). Kewaspadaan (*Alertness*), merupakan faktor utama yang menjamin pengendara untuk selalu siaga dan waspada. Ini adalah sistem perlindungan pertama jika menghadapi pengendara lain yang berlaku tidak aman di jalan raya. Pengendara tidak akan mudah terpengaruh untuk mengikuti tindak tidak aman di jalan raya karena ia sadar sepenuhnya akan bahaya. Kesadaran (*Awareness*) adalah penguasaan diri dalam berkendara. Pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dan memiliki prosedur berkendara dengan baik, benar dan aman akan selaluterdorong untuk tertib pada peraturan yang ada. Selain itu, pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dalam berkendara tidak akan bersikap membahayakan. Sikap dan mental (*Attitude*), merupakan faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya berarti dapat mengendalikan emosinya. Dengan pengendalian emosi di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya. Sikap emosional yang memicu *arrogan driving* dapat dihindarkan (Wijayanti, 2022).

Mengendarai kendaraan haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain. Walaupun terasangat sulit untuk menumbuhkannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran dari diri sendiri yang terbentuk dan dibangun untuk melaksanakan segala aktivitas yang mendasar pada *safety riding*. Bila dasar pemikiran *safety riding (safety minded)* telah masing-masing dimiliki, maka dengan mudah setiap hal yang berkaitan dengan *safety riding* dapat kita terapkan dimulai dari diri sendiri dan memulainya dari hal-hal kecil (Wijayanti, 2022)

2.4.3 Atribut yang Harus Digunakan Saat Berkendara Sepeda Motor

Atribut yang harus digunakan saat berkendara sepeda motor yang dikeluarkan oleh peraturan menteri perhubungan PM No. 12 tahun 2019

1) Helm

Helm merupakan alat pelindung diri yang paling utama dan wajib dipakai oleh pengendara maupun penumpang sepeda motor yang dapat mengurangi luka serius yang mungkin timbul apabila terjadi kecelakaan lalu lintas. UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pengendara dan penumpang sepeda motor wajib menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI) (Ditjen Perhubungan Darat, 2012).

2) Pelindung Mata dan Wajah

Mata dan wajah membutuhkan perlindungan dari angin, debu, hujan, binatang kecil dan bebatuan, pelindung wajah dapat memberi perlindungan dari

hal tersebut. Pelindung mata dan wajah harus memenuhi standar yang berlaku, tidak tergores, tidak membatasi jarak atau sudut pandang pengendara, dan dapat diikat erat agar tidak bergeser. Dalam hal ini pelindung wajah harus memenuhi persyaratan standar yang berlaku, tidak ada goresan, tidak membatasi pandangan dari berbagai arah, dan dapat diikat erat sehingga tidak mudah bergeser. Jika memakai kaca mata, pastikan kaca mata tersebut cocok untuk berkendara sepeda motor dan tahan terhadap benturan (Ditjen Perhubungan Darat, 2012).

3) Sarung Tangan

Sarung tangan berfungsi untuk mengurangi efek langsung angin maupun kondisi cuaca ketika berkendara dan meminimalkan dampak cedera pada saat terjadi kecelakaan lalu lintas. Penahan benturan, goresan dan berbau yang kuat merupakan standar dari sarung tangan untuk mengendarai sepeda motor. Sarung tangan juga harus nyaman ketika digunakan dan memberi kemampuan menggenggam setang dengan baik. Sarung tangan yang akan digunakan harus didesain untuk berkendara sepeda motor, terbuat dari kulit atau bahan sintetis berkualitas lainnya, melindungi tangan dan memberi kemampuan menggenggam setang motor dengan baik dan tetap mampu mengendalikan sepeda motor, muat pada tangan dengan baik dan terdapat lubang sirkulasi, memiliki ruang yang cukup untuk jari agar mudah menekuk tangan saat mengoperasikan sepeda motor dan melindungi tangan dari angin dan hujan (Ditjen Perhubungan Darat, 2012).

4) Pakaian Pelindung

Pakaian yang tepat membantu melindungi dari cedera adalah pakaian yang mudah dilihat pengguna jalan lain dan membuat yang memakainya nyaman

selama berkendara. Pengendara sepeda motor cenderung terserang berbagai macam kondisi cuaca. Berkendara pada cuaca dingin dapat menyebabkan demam dan kelelahan. Bahkan pada cuaca cerah tanpa perlindungan yang tepat, angin dapat menyebabkan temperatur tubuh anda menurun. Hal ini berakibat pada konsentrasi dan menurunkan reflek. Pakaian yang tepat saat berkendara adalah pakaian yang dapat melindungi dari kedinginan, kondisi dingin dan dehidrasi, angin dan matahari. Pakaian lain yang tidak cocok dapat sobek, dan membuat pakaian menggelembung karena udara yang masuk saat anda berkendara. Dengan adanya pakaian tersebut juga mengurangi perlindungan saat terjadi kecelakaan (Ditjen Perhubungan Darat, 2012).

Gunakan pakaian yang tidak mengganggu ketika berkendara bahkan dapat tersangkut di ban dan rantai sepeda motor, pakailah kostum warna yang mencolok sehingga pengguna jalan lain dapat melihat, disarankan menggunakan rompi, serta gunakan aksesoris yang dapat memantulkan cahaya bila melakukan perjalanan pada malam hari (Ditjen Perhubungan Darat, 2012).

5) Sepatu

Sepatu berfungsi untuk melindungi pergelangan kaki. Sepatu dapat mengurangi efek langsung ke arah kaki pada pengendara sepeda motor ketika terjadi kecelakaan lalu lintas. Sepatu harus didesain untuk berkendara sepeda motor dan terbuat dari kulit atau bahan sintetis kuat lainnya. Dapat melindungi pergelangan kaki, memiliki alas sepatu yang mampu menapak dengan baik dan memiliki bagian yang diperkuat sebagai perlindungan tambahan. Sepatu tidak boleh memiliki anting-anting, tali-tali atau sisi yang elastis, karena dapat menimbulkan masalah bagi pengendara (Ditjen Perhubungan Darat, 2012).

2.4.4 Tata Cara Bersepeda Motor di Jalan

Banyaknya korban yang berjatuh akibat kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor ini disebabkan oleh kurangnya kesadaran masyarakat akan etika berlalu lintas dan pentingnya perlengkapan keselamatan dalam mengendarai sepeda motor. Untuk berkendara sepeda motor dengan selamat, yang perlu diperhatikan adalah penguasaan kendaraan (*handling*) yang benar, antara lain sebagai berikut:

- 1) Posisi V : Posisi lengan di stang harus membentuk V, tidak boleh lurus karena dapat membuat lengan cepat lelah.
- 2) Posisi Pijakan Kaki : Jangan biasakan kaki kanan di atas rem belakang, dimana secara tidak langsung rem akan aktif dan lama kelamaan dapat menjadi aus dan rusak.
- 3) Teknik Bernafas: Untuk menjaga stamina dan konsentrasi berkendara, bernafaslah secara rileks dan wajar.
- 4) Jarak Pandangan: Untuk dapat mengontrol kendaraan secara penuh, jarak pandang pengendara harus luas dan jauh ke depan.
- 5) Berboncengan: Jumlah pengendara sepeda motor maksimal adalah dua orang terdiri dari pengendara dan penumpang, posisi duduk penumpang sebaiknya searah dengan pengendara dan pada saat menikung memeluk pengendara (Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, 2013).

2.4.5 Syarat Mengemudikan Sepeda Motor

- 1) Memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM)

Surat Ijin Mengemudi (SIM) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan

administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan (Rahardjo, 2014).

2) Menggunakan Helm

Salah satu upaya perlindungan yang diberikan oleh pemerintah terhadap pengguna kendaraan sepeda motor adalah dengan mewajibkan pengendara menggunakan helm sesuai standar keselamatan. Melalui UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemerintah mencantumkan kebijakan mengenai penggunaan helm yang sesuai dengan standar keselamatan. Kebijakan ini diambil sebagai upaya untuk mencapai keselamatan, ketertiban dan kelancaran pengguna jalan khususnya pengendara sepeda motor (Rahardjo, 2014).

Helm untuk sepeda motor dapat dikelompokkan dalam beberapa kelompok yaitu helm separuh kepala (*half face*), tiga perempat (*open face*), dan penuh (*full face*). Helm yang memberikan perlindungan yang baik adalah helm penuh karena seluruh kepala dilindungi dari benturan. Kenakan helm SNI setiap kali hendak bepergian dengan sepeda motor. Gunakan helm untuk pengemudi dan penumpang walaupun anak-anak demi keselamatan keluarga dan pengguna jalan lain (Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, 2013).

3) Menggunakan Perlengkapan Sepeda Motor

Demi keselamatan selama perjalanan gunakanlah jaket, kaos tangan, sepatu, rompi, dan perlengkapan lain pendukung keselamatan (Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, 2013). Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, diwajibkan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman ban, yang semuanya diatur dalam pasal 106 Ayat (3).

4) Surat Tanda Nomor Kendaraan

Salah satu dokumen yang harus dimiliki seorang pemilik kendaraan adalah STNK. STNK merupakan salah satu surat penting yang menunjukkan kepemilikan kendaraan secara sah. Jika kita tidak menunjukkan STNK akan terancam hukuman kurungan penjara hingga dua (2) bulan atau denda hingga Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah) sesuai pasal 288 Ayat (1) (Rahardjo, 2014). Bawalah STNK sepeda motor yang dikendarai, gunakan nomor plat yang asli dari kepolisian. Menggunakan nomor plat modifikasi dapat dikenai sanksi (Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, 2013).

2.4.6 Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

1) Pengetahuan

Pengetahuan mahasiswa tentang keselamatan berkendara diukur melalui pernyataan-pernyataan yang mengungkapkan sejauh mana pengetahuan mahasiswa tentang keselamatan berkendara pada saat mengendarai sepeda motor. Pengendara yang memiliki pengetahuan yang baik dalam berkendara lebih cenderung berperilaku/bertindak aman dalam berkendara dibandingkan pengendara yang memiliki pengetahuan yang rendah (Wijayanti, 2022).

2) Sikap

Sikap (*attitude toward behavior*) adalah evaluasi dan kecenderungan seseorang yang relatif konsisten untuk bereaksi atau merespon terhadap suatu objek sikap. Objek sikap dapat berupa benda, peristiwa, orang, fenomena, ataupun hal-hal lain. Sikap menentukan penilaian seseorang untuk menyukai atau tidak menyukai (*favorable-unfavorable*) terhadap objek sikap tersebut. Sikap dalam teori *planned behavior* dibentuk dari 2 (dua) komponen, yaitu: *behavior belief* dan *evaluation outcome*. Komponen *behavior belief* diartikan sebagai kepercayaan seseorang tentang hal-hal atau konsekuensi yang ditimbulkan ketika seseorang melakukan suatu perilaku. Sedangkan *evaluation outcomes* adalah evaluasi terhadap hal-hal atau konsekuensi tersebut (*positif-negatif, favorable-unfavorable*). Pengendara yang memiliki sikap yang baik dalam berkendara lebih cenderung berperilaku/bertindak aman dalam berkendara yang memiliki sikap yang kurang baik (Wijayanti, 2022).

3) Persepsi

Persepsi diartikan sebagai suatu yang diserap, diterima dengan cara panca indra, seperti melihat, mendengar, merasai ataupun sering diterjemahkan sebagai bayangan dalam angan-angan, pendapat, pemandangan, sebutan atau reaksi yang pada hakikatnya mengarah kepada apa yang ditanggapinya melalui panca indra terbayang dalam angan-angannya (Wijayanti, 2022)

Angka kematian yang tinggi dikalangan pengendara kendaraan bermotor tersebut antara lain dipengaruhi oleh persepsi terhadap resiko kecelakaan yang rendah pada saat berkendara. Pengendara muda seperti mahasiswa, lebih sering

menempatkan diri pada situasi berbahaya seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, dan menerobos lampu merah (Wijayanti, 2022).

4) Peran Teman Sebaya

Orang lain di sekitar merupakan lingkungan sosial yang ikut mempengaruhi sikap seseorang. Orang yang dianggap penting bagi kehidupan seseorang (*significant others*), akan banyak mempengaruhi pembentukan sikap terhadap sesuatu. Diantara orang yang biasanya dianggap penting bagi individu adalah orang tua, orang yang status sosialnya lebih tinggi, teman sebaya, teman dekat, guru, rekan kerja, teman komunitas, isteri, suami dan lain-lain (Wijayanti, 2022)

Teman sebaya (*peer group*) adalah anak-anak atau remaja dengan tingkat kedewasaan yang relatif sama. Dengan tingkat kedewasaan yang relatif sama tersebut biasanya cenderung berkelompok dan membentuk kelompok teman sebaya yang disebut dengan geng. *Peer group* merupakan sekumpulan remaja sebaya yang mempunyai hubungan erat dan saling menggantungkan. Kesamaan ini tidak hanya dapat dilihat dari usia dan kedewasaan saja, tetapi dapat juga dilihat dari segi latar belakang sosial ekonomi, dan sebagainya. Interaksi teman sebaya lebih banyak muncul pada seseorang yang berjenis kelamin sama (Wijayanti, 2022).

Remaja biasanya memiliki kumpulan teman atau *peer group* masing-masing dalam kesehariannya. Kumpulan teman inilah yang bisa mempengaruhi persepsi seseorang. Apabila kebanyakan diantara kumpulan pertemanan ini sudah sadar akan resiko keselamatan berkendara, biasanya anggota lain dalam kumpulan yang sama akan terpengaruh untuk ikut sadar akan resiko keselamatan berkendara.

Begitupun sebaliknya, apabila lebih banyak anggota kumpulan yang mengabaikan keselamatan saat berkendara, maka anggota lain akan terpengaruh untuk melakukan hal yang sama (Wijayanti, 2022)

5) Keterlibatan Orangtua

Bentuk keterlibatan orangtua bisa dalam bentuk teguran, nasihat dan dukungan finansial untuk beberapa hal misalnya biaya pemeliharaan dan perbaikan kendaraan. keterlibatan orang tua dapat dioptimalkan untuk mengendalikan perilaku berkendara remaja yang tidak *safety*. Seperti halnya yang dilakukan oleh *American Academy of Pediatric* terdapat nota kesepakatan antara orang tua dan anak yang dikemas dalam *Parent-Teen Driving Agreement* memuat perjanjian-perjanjian anak terhadap orang tuanya bahwa mereka akan mentaati aturan berkendara, berjanji akan berkonsentrasi ketika berkendara, akan menghargai aturan dimana tidak mengkonsumsi NAPZA dan alkohol selama berkendara, dan berjanji akan menjadi pengendara yang bertanggungjawab (Wijayanti, 2022)

6) Keikutsertaan Pelatihan

Pelatihan merupakan komponen utama dari beberapa program keselamatan dan kesehatan kerja. Dengan adanya pendidikan dan pelatihan maka seseorang dapat mengetahui adanya bahaya dan resiko yang ada ketika melakukan pekerjaan dalam hal ini adalah berkendara serta kerugian akibat kecelakaan yang ditimbulkan. Selain itu, pelaksanaan pendidikan dan pelatihan juga dapat memberikan pengetahuan mengenai prosedur berkendara yang baik yang nantinya dapat mengurangi kejadian kecelakaan (Wijayanti, 2022).

Pengemudi yang memenuhi standar kompetensi akan dapat menyelenggarakan lalu lintas yang tertib dan merupakan faktor pendukung dalam upaya meningkatkan keselamatan berkendara. Misalnya pengemudi angkutan umum, setiap pengemudi angkutan umum diwajibkan mempunyai SPAU sebagai wujud profesionalisme yang dilandasi oleh pengetahuan, keterampilan dan didukung mental dan sikap kerja yang baik dengan tujuan meningkatkan kualitas pengemudi angkutan umum dan tanggung jawab terhadap penumpang dan barang yang dibawa serta meningkatkan kualitas pelayanan dan keselamatan angkutan umum di jalan. Melalui pelatihan keselamatan berkendara pengemudi diharapkan dapat meningkatkan kedisiplinan dalam berlalu lintas, sebab rendahnya disiplin pengemudi dalam berlalu lintas ini menjadi salah satu faktor yang memicu terjadinya kecelakaan (Wijayanti, 2022)

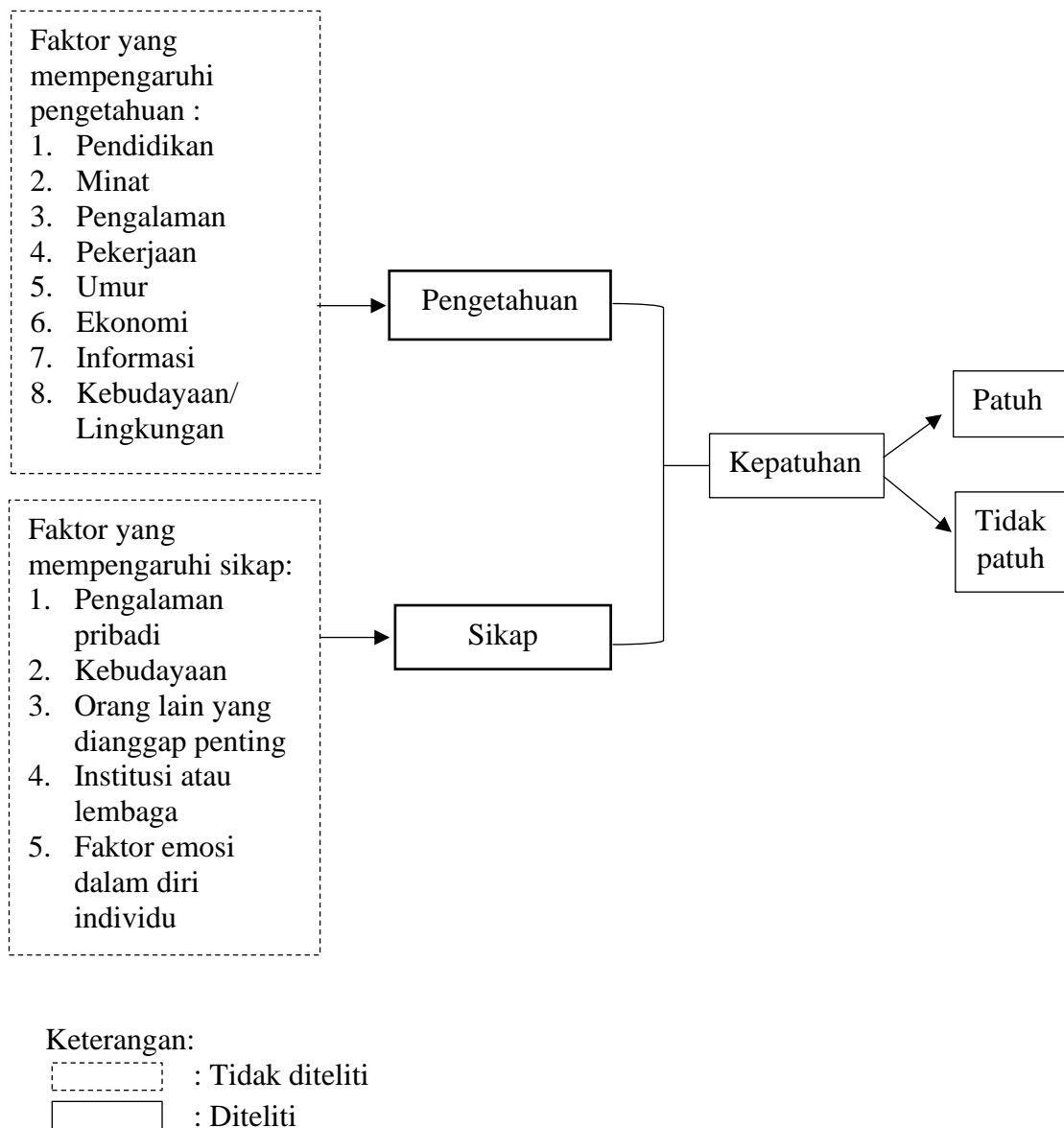
Pelatihan *safety riding* dapat mempengaruhi seseorang dalam meningkatkan perilaku mengemudi aman di jalan raya. Jadi seseorang yang telah mengikuti pelatihan *safety riding* kemungkinan akan lebih aman dalam mengemudi jika dibandingkan dengan seseorang yang tidak mengikuti pelatihan *safety riding* (Wijayanti, 2022)

Beberapa faktor yang berhubungan dengan praktik *safety riding* diantaranya yaitu umur, pengetahuan, sikap, dukungan keluarga dan teman kerja. Sedangkan teori *Lawrence Green* menyebutkan perilaku terbentuk dari 3 faktor diantaranya yaitu *predisposing*, *enabling* (pemungkin), dan *reinforcing* (pendorong). Pada faktor predisposisi terdapat pengetahuan dan sikap terhadap *safety riding*. Pada faktor *enabling* terdiri dari kondisi sepeda motor, keberadaan *safety apparels*, dan

keikutsertaan pelatihan *safety riding*. Sedangkan faktor *reinforcing* terdapat peran keluargakhususnya orang tua dan teman sebaya dalam membentuk perilaku *safety riding*. Dari beberapa faktor tersebut, faktor keluarga atau orangtua yang cukup berpengaruh dalam keselamatan berkendara pada anaknya (Wijayanti, 2022).

2.5 Kerangka Konsep

Kerangka adalah abstraksi dari suatu realitas agar dapat dikomunikasikan dan membentuk suatu teori yang menjelaskan keterkaitan antar variabel baik variabel yang diteliti maupun yang tidak diteliti (Nursalam, 2016).



Gambar 2. 1 Kerangka konsep Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Perilaku Kepatuhan *Safety Riding* pada siswa dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya adalah pengetahuan, sikap, persepsi, peran teman sebaya, ketelibatn orang tua, dan keikutsertaan pelatihan. Kepatuhan pada siswa dibagi menjadi 2 kategori yaitu patuh dan tidak patuh. Indikator kepatuhan *safety riding* adalah memeriksa kondisi kendaraan, pengendara memakai atribut berkendara, kelengkapan surat berkendara, mematuhi peraturan lalu lintas.

2.6 Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban sementara dari rumusan masalah atau pertanyaan penelitian, suatu pernyataan asumsi tentang hubungan antara dua variabel atau lebih yang diharapkan bisa menjawab suatu pertanyaan dalam penelitian (Nurusalam 2014). Hipotesis dalam penelitian ini adalah H_1 diterima artinya terdapat hubungan pengetahuan dan sikap dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring Kabupaten Lamongan.

BAB 3

METODE PENELITIAN

Pada bab ini akan diuraikan tentang: 1) Desain Penelitian, 2) Waktu dan Tempat Penelitian, 3) Kerangka Kerja, 4) Populasi, Sampel dan Sampling, 5) Identifikasi Variabel dan Definisi Operasional Variabel, 6) Pengumpulan dan Analisa Data, 7) Etika Penelitian.

3.1 Desain Penelitian

Rancangan atau desain penelitian adalah keseluruhan dari perencanaan untuk menjawab pertanyaan dan mengantisipasi beberapa kesulitan yang mungkin timbul selama proses penelitian untuk mencapai tujuan penelitian yang telah ditetapkan dan berperan sebagai pedoman atau penentuan peneliti pada seluruh proses penelitian (Nursalam, 2014).

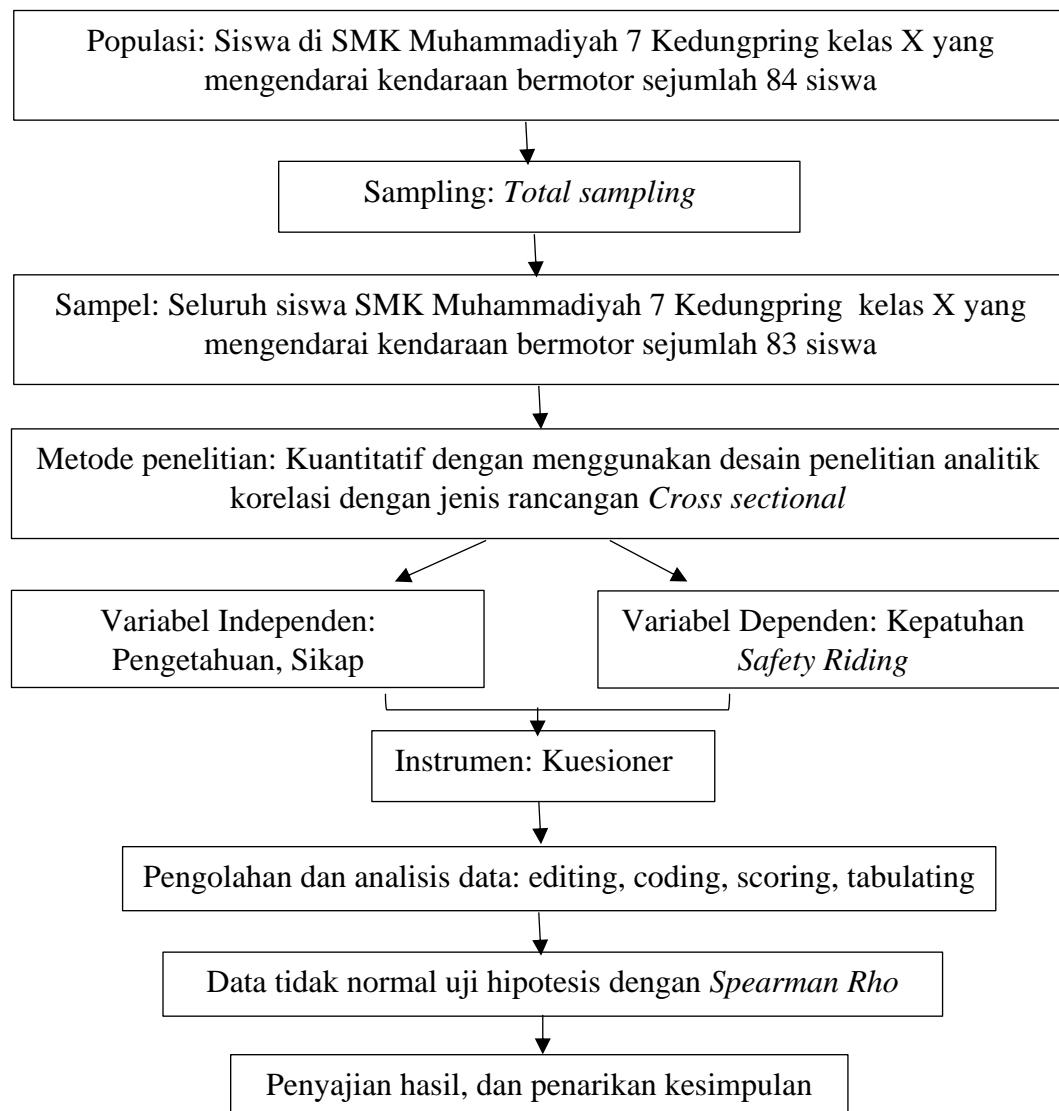
Desain yang digunakan dalam penelitian ini adalah analitik korelasi dengan jenis rancangan *cross sectional* yaitu rancangan penelitian yang menekankan waktu pengukuran atau pengamatan dilakukan secara simultan pada suatu saat atau sekali waktu (Nursalam, 2014). Penelitian ini akan menghubungkan antara variabel independen yaitu pengetahuan dan sikap, variabel dependen kepatuhan *safety riding*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan tingkat pengetahuan dan sikap dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring Kabupaten Lamongan.

3.2 Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan November 2022 sampai Maret 2023 dengan tempat penelitian di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring Kabupaten Lamongan

3.3 Kerangka Kerja

Kerangka adalah langkah-langkah dalam aktivitas ilmiah mulai dari penetapan populasi, sampel, dan seterusnya, yaitu sejak awal penelitian (Nursalam, 2014).



Gambar 3. 1 Kerangka kerja Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

3.4 Populasi, Sampling, dan Sampel Penelitian

3.4.1 Populasi Penelitian

Populasi adalah setiap subjek yang memenuhi kriteria yang telah ditetapkan (Nursalam, 2014). Populasi dalam penelitian ini adalah Siswa yang mengendarai kendaraan bermotor di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring Kabupaten Lamongan sejumlah 83 siswa.

3.4.2 Sampling Penelitian

Sampling merupakan proses menyeleksi porsi dari populasi untuk dapat mewakili populasi (Nursalam, 2014). Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *total sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel yang berdasarkan atas suatu pertimbangan tertentu seperti sifat populasi ataupun ciri yang sudah diketahui sebelumnya (Notoatmodjo, 2014).

3.4.3 Sampel Penelitian

Sampel merupakan sebagian dari populasi yang dengan cara tertentu dianggap representatif untuk mewakili populasi (Azwar, 2014). Sampel pada penelitian ini sebagian siswa di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring Kabupaten Lamongan sebanyak 83 siswa

Adapun kriteria sampel dalam penelitian ini yaitu:

1) Kriteria Inklusi

Kriteria inklusi merupakan kriteria dimana subyek penelitian dapat mewakili dalam sampel penelitian yang memenuhi syarat sebagai sampel. Pada penelitian ini sampel yang layak digunakan adalah: siswa yang menggunakan kendaraan bermotor saat ke sekolah, siswa kelas X, siswa yang bersedia menandatangani *informed consent*.

2) Kriteria Eksklusi

Kriteria eksklusi adalah kriteria dimana subyek penelitian tidak dapat mewakili sampel karena tidak memenuhi syarat sebagai sampel penelitian, seperti adanya hambatan etis, menolak menjadi responden atau suatu keadaan yang tidak memungkinkan untuk dilakukan penelitian. Pada penelitian ini kriteria eksklusi yaitu siswa yang menolak menandatangani *informed consent* dan siswa yang sedang sakit atau sedang ijin.

3.5 Identifikasi Variabel dan Definisi Operasional Variabel

3.5.1 Identifikasi Variabel

Variabel merupakan seseorang atau objek yang mempunyai variasi antara satu orang dengan yang lainnya atau objek dengan objek lain. Variabel mengandung pengertian ciri, sifat atau ukuran yang dimiliki seseorang atau sesuatu yang dapat menjadi pembeda atau penciri antara yang satu dengan yang lainnya. Misalnya, variabel umur, berat badan, pendidikan, motivasi, pengetahuan, dan lain-lain (Masturoh, 2018). Dalam penelitian ini menggunakan dua variabel yaitu:

1) Variabel bebas atau independen

Variabel bebas atau independen merupakan variabel yang nilainya menentukan variabel lain. Suatu kegiatan stimultan yang dimanipulasi oleh peneliti menciptakan dampak pada variabel dependen (Nursalam, 2014). Pada penelitian ini yang menjadi variabel independen adalah pengetahuan dan sikap.

2) Variabel terikat atau dependen

Variabel terikat atau dependen merupakan variabel yang nilainya ditentukan oleh variabel lain (Nursalam, 2014). Variabel dependen dalam penelitian ini adalah kepatuhan *safety riding*.

3.5.2 Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional variabel merupakan definisi variabel-variabel yang akan diteliti secara operasional di lapangan. Definisi operasional dibuat untuk memudahkan pada pelaksanaan pengumpulan data, definisi operasional yang dibuat mengarahkan dalam pembuatan dan pengembangan instrumen penelitian.

Tabel 3.1 Definisi Operasional Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Variabel	Definisi Operasional	Indikator	Alat Ukur	Skala Data	Skor
Variabel Independent: Tingkat Pengetahuan	Tingkat pengetahuan yaitu suatu tingkatan pemahaman seseorang terhadap <i>safety riding</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Paham konsep <i>safety riding</i> 2. Paham atribut yang harus digunakan saat berkendara sepeda motor 3. Paham aturan lalu lintas 4. Paham teknik berkendara sepeda motor 	Kuesioner pengetahuan <i>safety riding</i> diadopsi dari (Nurhikmah, 2021)	Ordinal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengetahuan kurang (<55%) 2. Pengetahuan cukup (56-75%) 3. Pengetahuan baik (76-100%) (Nursalam, 2016)
Variabel Independent: Sikap	Sikap merupakan penilaian ekspresi seseorang terhadap kepatuhan <i>safety riding</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kewaspadaan 2. Kesadaran 3. Sikap 4. Antisipasi 	Kuesioner sikap <i>safety riding</i> diadopsi dari (Nurhikmah, 2021)	Ordinal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sikap positif (51-100%) 2. Sikap negatif (≤50%)

Variabel Dependent: Kepatuhan <i>Safety Riding</i>	Kepatuhan yaitu suatu bentuk ketaatan atau kedisiplinan terhadap peraturan Safety riding	1. Komponen kendaraan 2. Atribut pengendara 3. Perlengkapan surat 4. Peraturan lalu lintas	Kuesioner kepatuhan safety riding dibuat sendiri oleh peneliti	Ordinal	Rentang nilai antara 0-10 1. Patuh: 10 (100%) 2. Tidak patuh: <10 (<100%) (Sa'adah, 2022)
---	---	---	---	---------	--

3.6 Pengumpulan dan Analisa Data

3.6.1 Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah suatu alat yang digunakan oleh peneliti untuk mengobservasi, mengukur atau menilai suatu fenomena (Kusuma, 2017)

1) Instrumen pengetahuan

Variabel pengetahuan dengan 20 pertanyaan untuk mengetahui pengetahuan siswa tentang kepatuhan *safety riding* dengan menggunakan kuesioner tertutup.

2) Instrumen sikap

Variabel sikap tentang *safety riding* dengan 20 pertanyaan untuk mengetahui sikap siswa tentang kepatuhan terhadap *safety riding*, dengan menggunakan kuesioner tertutup.

3) Instrumen kepatuhan

Variabel kepatuhan tentang *safety riding* dengan 10 pertanyaan untuk mengetahui kepatuhan siswa tentang *safety riding*, dengan menggunakan kuesioner tertutup.

2.6.2 Uji Validitas dan Reabilitas

Uji keabsahan data dalam penelitian, sering dilakukan dengan uji validitas dan reabilitas (Arikunto, 2013). Responden yang akan digunakan agar memperoleh distribusi nilai hasil pengukuran mendekati normal, maka sebagian responden mengisi kuesioner untuk di uji validitas dan reabilitas minimal 20 responden (Notoatmojo, 2014).

1. Uji Validitas

Validitas merupakan suatu ukuran untuk menunjukkan tingkat kevalidan suatu instrumen (Arikunto, 2013). Uji validitas penelitian ini menggunakan validitas eksternal dan validitas internal. Uji validitas eksternal menggunakan rumus uji korelasi *pearson product moment* (r), pengambilan keputusan valid apabila r hitung $\geq r$ tabel.

Uji validitas variable pengetahuan dan sikap *safety riding* diadopsi dari hasil penelitian Dinda Wahyu Nurhikmah tahun 2021 dengan uji validitas hasil signifikansi $p < 0,05$. Uji validitas variabel kepatuhan *safety riding* menggunakan $n=20$ sehingga derajat kebebasan $df = n-2$ yaitu $20-2= 18$. Sehingga dari tabel nilai *pearson product moment* (r) dengan taraf signifikan 5% didapatkan r tabel = 0,468 dan r hitung $\geq r$ tabel sehingga kuesioner disimpulkan valid.

Tabel 3. 2 Hasil Uji Validitas Kuesioner Kepatuhan

No. Pertanyaan	R Hitung	R Tabel	Keterangan
1	0,600	0,468	Valid
2	0,583	0,468	Valid
3	0,534	0,468	Valid
4	0,583	0,468	Valid
5	0,591	0,468	Valid
6	0,585	0,468	Valid
7	0,550	0,468	Valid
8	0,506	0,468	Valid
9	0,486	0,468	Valid
10	0,536	0,468	Valid

2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas merupakan suatu ukuran untuk menunjukkan tingkat kepercayaan instrumen sebagai alat pengumpul data (Arikunto, 2013). Penelitian ini menggunakan uji reliabilitas dengan rumus *alpha cronbach*, item pertanyaan yang valid, selanjutnya akan dilakukan uji reabilitas yaitu membandingkan nilai *alpha cronbach* >0,6. Hasil pengujian reabilitas pada kuesioner pengetahuan dan sikap *safety riding* diadopsi dari hasil penelitian Dinda Wahyu Nurhikmah 2021 dengan hasil reliabel >0,6. Pengujian reabilitas pada kuesioner kepatuhan *safety riding* didapatkan *alpha cronbach* 0,750 sehingga kuesioner dinyatakan reliabel.

3.6.3 Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan suatu proses pendekatan kepada subjek dan proses pengumpulan karakteristik subjek yang diperlukan dalam suatu penelitian (Nursalam, 2014). Proses pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan setelah peneliti mendapatkan perizinan dari kepala sekolah SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring Kabupaten Lamongan untuk mengambil data siswa di SMK

Muhammadiyah 7 Kedungpring. Peneliti kemudian melakukan pendekatan kepada responden dengan menjelaskan tujuan dari penelitian ini untuk mendapat persetujuan dari responden menjadi objek penelitian. Selanjutnya untuk mengetahui hubungan tingkat pengetahuan dan sikap dengan kepatuhan *safety riding*, peneliti memberikan kuesioner tentang pengetahuan, sikap dan kepatuhan *safety riding* kepada responden.

3.6.4 Pengolahan Data

Pengolahan data merupakan bagian yang sangat penting untuk mencapai tujuan pokok penelitian, yang menjawab pertanyaan-pertanyaan mencakup fenomena (Nursalam, 2014) Setelah data terkumpul melalui kuesioner kemudian dilakukan:

1) *Editing*

Editing merupakan upaya untuk memeriksa kembali kebenaran data yang telah diperoleh atau dikumpulkan (Hidayat, 2014). Dalam penelitian ini peneliti akan memeriksa kembali apakah lembar kuesioner diisi sesuai dengan petunjuk sebelumnya, mungkin terdapat lembar kuesioner yang belum diisi atau pengisian tidak sesuai dengan petunjuk. Semua kekurangan dan kerusakan akan diteliti oleh penulis, sebaiknya diperbaiki dengan jalan menyuruh mengisi kembali lembar observasi yang masih kosong pada responden semula.

2) *Coding*

Coding merupakan kegiatan pemberian kode numerik terhadap data yang terdiri atas beberapa kategori (Hidayat, 2014). Jawaban dari responden dikategorikan dengan cara memberi tanda atau kode berbentuk angka pada

masing-masing jawaban. Langkah ini dilakukan dengan memberi kode pada variabel untuk memudahkan analisa data. Untuk variabel tingkat pengetahuan jika kurang diberikan kode 1, Jika cukup diberikan kode 2, jika baik diberikan kode 3, sedangkan untuk variabel sikap jika sikap negatif diberikan kode 1, jika sikap positif diberikan kode 2, dan untuk variabel kepatuhan jika patuh diberikan kode 2, jika tidak patuh diberikan kode 1.

3) *Scoring*

Scoring merupakan menentukan skor atau nilai terhadap hasil pengamatan yang diperoleh. Hasil presentase kemudian diinterpretasikan dengan modifikasi kesimpulan menurut kriteria (Arikunto, 2013). Untuk variabel tingkat pengetahuan jika jawaban pertanyaan benar diberikan skor 1 dan jawaban salah diberikan skor 0, Jika total skor 11-20 maka pengetahuan baik, Jika total skor 6-10 maka pengetahuan cukup, jika total skor 0-5 pengetahuan kurang. Sedangkan untuk variabel sikap jika pertanyaan positif jawaban sangat setuju skor 4, jawaban setuju skor 3, jawaban kurang setuju skor 2, jawaban tidak setuju skor 1, sangat tidak setuju skor 0. Jika pertanyaan negatif jawaban sangat setuju skor 0, jawaban setuju skor 1, jawaban kurang setuju skor 2, jawaban tidak setuju skor 1, jawaban sangat tidak setuju skor 0. Jika total skor 11-20 maka sikap positif, jika total skor 0-10 maka sikap negatif. Untuk variabel kepatuhan *safety riding* jika jawaban patuh diberikan skor 1 dan untuk jawaban tidak patuh diberikan jawaban 0, jika total skor 5-10 maka dinyatakan patuh, jika total skor 0-4 maka dinyatakan tidak patuh

4) *Tabulating*

Merupakan data yang telah terkumpul kemudian ditabulasi dalam bentuk tabel sesuai dengan variabel yang akan diukur. Mengelompokkan data kedalam suatu tabel sesuai dengan kriteria yang telah ditentukan, kemudian data yang sudah dikelompokkan dan sudah diprosentasekan dimasukkan kedalam tabel distribusi frekuensi dan dianalisa.

Kemudian data diinterpretasikan dengan modifikasi penarikan kesimpulan. Menurut Arikunto (2013), sebagai berikut : 100 %: Seluruhnya, 76-99 % : hampir seluruhnya, 51-75 %: sebagian besar, 50%: setengahnya atau sebagian, 26-49%: hampir setengahnya atau hampir sebagian, 1-25%: sebagian kecil dan 0 %: tidak satupun.

3.6.5 Analisa Data

Analisa data adalah pengelolaan atau penafsiran data. Kegiatan dalam analisa data adalah pengelompokan dan mentabulasikan data berdasarkan variabel dan jenis responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan data untuk menjawab masalah maupun menguji hipotesis (Sodik, 2015).

Pada penelitian ini menggunakan skala ordinal sehingga digunakan uji statistik korelasi dari *spearman* yang dilakukan dengan program SPSS 16.0. Hasil signifikan yang digunakan adalah 0,05 yang artinya jika $p < 0,05$ maka hipotesis alternatif diterima yang artinya terdapat hubungan pengetahuan dan sikap dengan kepatuhan safety riding pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.

Data yang sudah terkumpul diolah dan diidentifikasi, selanjutnya dibuat tabel silang antara tiga variabel yaitu pengetahuan, sikap, dan kepatuhan. Untuk mengetahui hubungan antara variabel independen dan variabel dependen menggunakan rumus statistik *spearman*.

<p>Rumus Spearman</p> $r_s = 1 - \frac{6 \cdot \sum d^2}{n(n^2 - 1)}$

Keterangan :

r_s : Nilai korelasi spearman rank

d^2 : Selisih setiap pasangan rank

n : Jumlah pengumpulan data

Uji dilakukan dengan taraf signifikansi $\alpha \leq 0,05$ yang berarti jika $\alpha < 0,05$ maka H1 diterima yang artinya ada hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan kepatuhan safety riding pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring. Atau H1 ditolak $P > 0,05$ artinya tidak terdapat hubungan antara antara pengetahuan dan sikap dengan kepatuhan safety riding pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.

Kemudian jika R hitung $< R$ tabel, maka H0 diterima dan Ha ditolak, dan jika R hitung $> R$ tabel, maka H0 ditolak dan Ha diterima.

3.6.6 Piranti dalam Analisa Data

Proses pengolahan data dibantu dengan menggunakan perangkat lunak computer yang bernama SPSS 16.0 for windows

3.7 Etika Penelitian

Dalam melakukan penelitian terhadap responden, peneliti memperhatikan masalah etika dibawah ini:

3.7.1 *Autonomy*

Calon responden memiliki hak untuk memutuskan secara sukarela apakah akan berpartisipasi dalam penelitian, tanpa resiko hukuman atau perlakuan yang merugikan (Polit and Beck, 2012). Peneliti memberikan penjelasan kepada responden tentang pelaksanaan penelitian meliputi maksud dan tujuan penelitian, kemudian responden berhak menerima atau menolak.

3.7.2 *Informed Consent*

Informed consent berarti bahwa responden memiliki informasi yang cukup sehubungan dengan penelitian, memahami informasi dan memiliki kekuasaan untuk bebas memilih, memungkinkan mereka untuk menyetujui atau menolak partisipasi secara sukarela (Polit and Beck, 2012). Peneliti memberikan lembar persetujuan kepada responden dan menjelaskan tentang maksud dan tujuan penelitian. Jika responden bersedia, mereka harus menandatangani lembar persetujuan. Jika responden tidak bersedia, peneliti harus menghormati keputusan responden.

3.7.3 *Anonymity*

Merupakan sarana paling aman untuk melindungi kerahasiaan, berlangsung bahkan saat peneliti tidak dapat mencantumkan responden dengan data mereka (Polit and Beck, 2012). Peneliti tidak mencantumkan nama responden pada lembar alat ukur, tetapi hanya mencantumkan nomor responden dan inisial nama.

3.7.4 Confidentiality

Confidentiality adalah bahwa informasi apapun mengenai responden tidak akan dipublikasikan dengan cara yang mengidentifikasi responden dan tidak akan dapat diakses oleh orang lain (Polit and Beck, 2012). Peneliti merahasiakan berbagai informasi mengenai privasi responden. Semua informasi yang telah dikumpulkan dijamin kerahasiaannya oleh peneliti.

3.7.5 Beneficence

Penelitian ini tidak membahayakan partisipan dan peneliti telah berusaha melindungi partisipan dari bahaya ketidaknyamanan (*protection from discomfort*). Peneliti menjelaskan tujuan, manfaat, pengolahan, dan penggunaan data penelitian sehingga dapat dialami oleh partisipan dan bersedia menandatangani surat ketersediaan berpartisipasi atau *Informed Consent*.

3.7.6 Justice

Peneliti memberikan kesempatan yang sama bagi pasien yang memenuhi kriteria untuk berpartisipasi dalam penelitian ini. Selain itu, peneliti memberikan kesempatan yang sama dengan partisipan untuk bertanya.

BAB 4

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan diuraikan hasil dan pembahasan penelitian tentang Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring yang berisi tentang hasil dan pembahasan penelitian.

4.1. Hasil Penelitian

4.1.1. Data Umum

1) Gambaran Umum Lokasi Penelitian

SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring merupakan sekolah yang terletak di Desa Kandangrejo Kecamatan Kedungpring Kabupaten Lamongan Propinsi Jawa Timur yang memiliki rombongan belajar sebanyak 12 rombel, pada masing-masing tingkatan kelas memiliki 4 jurusan menarik yaitu akuntansi dan keuangan lembaga, multimedia komputer atau desain komunikasi visual, pelayaran nautika kapal penangkap ikan, dan teknik kendaraan ringan otomotif. SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring jika ditinjau dari sarana pendidikan dapat dikatakan sebagai sekolah yang memiliki sarana prasarana yang sangat memadai untuk menunjang keberhasilan kegiatan belajar mengajar bagi siswa yang bersekolah disana.

SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring berdiri sejak tahun 1997 dan menjadi Sekolah Menengah Kejuruan Muhammadiyah satu-satunya di Kecamatan Kedungpring yang sudah berakreditasi B, dengan visi yaitu membentuk dan mengkader siswa menjadi entrepreneur atau tenaga kerja yang handal dan

professional yang siap kerja di dunia usaha dan industri. Lokasi SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring berada di pusat kecamatan kedungpring dengan kondisi jalan raya yang selalu ramai, sehingga menimbulkan potensi terjadinya kecelakaan dan tidak dapat dipungkiri bahwa sering terjadi kecelakaan di jalan raya tersebut yang korbannya merupakan para pelajar sekolah.

2) Karakteristik Siswa

(1) Karakteristik Siswa Berdasarkan Jenis Kelamin

Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi Siswa Berdasarkan Jenis Kelamin di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring (n = 83)

Jenis Kelamin	Frekuensi	Presentase (%)
Laki-Laki	53	63,9
Perempuan	30	36,1
Jumlah	83	100

Berdasarkan tabel 4.1 diatas dapat diketahui bahwa dari 83 siswa didapatkan sebagian besar berjenis kelamin laki-laki yaitu sebanyak 53 siswa (63,9%), dan hampir sebagian berjenis kelamin perempuan yaitu sebanyak 30 siswa (36,1%)

(2) Karakteristik Siswa Berdasarkan Usia

Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Siswa Berdasarkan Usia di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring (n = 83)

Usia	Frekuensi	Presentase (%)
15 tahun	28	33,7
16 tahun	55	66,3
Jumlah	83	100

Berdasarkan tabel 4.2 diatas dapat diketahui bahwa dari 83 siswa didapatkan sebagian besar usia siswa yaitu 16 tahun sebanyak 55 siswa (66,3 %), dan hampir sebagian berusia 15 tahun yaitu sebanyak 28 siswa (33,7%)

(3) Karakteristik Siswa Berdasarkan Kelas

Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Siswa Berdasarkan Kelas di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring (n = 83)

Kelas	Frekuensi	Presentase (%)
X-TKRO	21	25,3
X-DKV	15	13,1
X-AK	26	31,3
X-NKPI	21	25,3
Jumlah	83	100

Berdasarkan tabel 4.3 diatas dapat diketahui bahwa dari 83 siswa didapatkan hampir sebagian siswa berada di kelas X-AK berjumlah 26 siswa (31,3%), dan sebagian kecil siswa berada di kelas X-NKPI berjumlah 21 siswa (25,3%), kelas X-TKRO berjumlah 21 siswa (25,3%), serta kelas X-DKV berjumlah 15 siswa (13,1%),

(4) Karakteristik Siswa Berdasarkan Pengalaman Mendapatkan Pendidikan Kesehatan Tentang Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Siswa Berdasarkan Pengalaman Mendapatkan Pendidikan Kesehatan Tentang Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring (n = 83)

Pengalaman Mendapatkan Pendidikan Kesehatan Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>)	Frekuensi	Presentase (%)
Pernah	53	63,9
Tidak Pernah	30	36,1
Jumlah	83	100

Berdasarkan tabel 4.4 diatas dapat diketahui bahwa dari 83 siswa didapatkan sebagian besar siswa pernah mendapat Pendidikan keselamatan berkendara (*safety riding*) yaitu sebanyak 53 siswa (63,9%), dan hampir sebagian siswa tidak pernah

mendapat pendidikan kesehatan keselamatan berkendara (*safety riding*) sebanyak 30 siswa (36,1%)

4.1.2. Data Khusus

- 1) Pengetahuan Siswa tentang *Safety Riding* di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Distribusi responden berdasarkan pengetahuan siswa tentang *safety riding* di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring, dituangkan pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.5 Distribusi Pengetahuan Safety Riding pada Siswa di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring pada Bulan Maret 2023 (n = 83)

Pengetahuan	Frekuensi	Presentase (%)
Baik	62	74,7
Cukup	17	20,5
Kurang	4	4,8
Jumlah	83	100

Berdasarkan tabel 4.5 diatas dapat dijelaskan bahwa sebagian besar siswa dengan pengetahuan baik sebanyak 62 (74,7%), dan sebagian kecil siswa dengan pengetahuan cukup sebanyak 17 siswa (20,5%), siswa dengan pengetahuan kurang sebanyak 4 siswa (4,8%).

- 2) Sikap Siswa tentang *Safety Riding* di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Distribusi responden berdasarkan sikap siswa tentang *safety riding* di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring, dituangkan pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.6 Distribusi Sikap Safety Riding pada Siswa di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring pada Bulan Maret 2023 (n = 83)

Sikap	Frekuensi	Presentase (%)
Positif	39	47
Negatif	44	53
Jumlah	83	100

Berdasarkan tabel 4.6 diatas dapat dijelaskan bahwa sebagian sebagian besar siswa dengan sikap negatif sebanyak 44 (53%) dan hampir sebagian siswa dengan sikap positif sebanyak 39 siswa (47%).

3) Kepatuhan Perilaku Siswa tentang *Safety Riding* di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Distribusi responden berdasarkan kepatuhan siswa tentang *safety riding* di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring, dituangkan pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.6 Distribusi Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring pada Bulan Maret 2023 (n = 83)

Kepatuhan	Frekuensi	Presentase (%)
Patuh	5	6
Tidak Patuh	78	94
Jumlah	83	100

Berdasarkan tabel 4.6 diatas dapat dijelaskan bahwa hampir seluruhnya siswa tidak patuh terhadap *safety riding* sebanyak 78 siswa (94%), dan sebagian kecil siswa yang patuh terhadap *safety riding* sebanyak 5 (6%)

4) Tabulasi Silang antara Tingkat Pengetahuan dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Tabel 4.7 Hubungan Pengetahuan dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring (n = 83)

No	Pengetahuan	Kepatuhan				Jumlah	
		Patuh		Tidak patuh			
		N	%	N	%	N	%
1	Baik	5	8,1	57	91,9	62	100
2	Cukup	0	0	17	100	17	100
3	Kurang	0	0	4	100	4	100
	Total	5	6	78	94	83	100

Uji Spearman $r_s = 0,146$ $p = 0,187$

Berdasarkan tabel 4.7 hasil tabulasi silang antara pengetahuan dengan kepatuhan diatas setelah dilakukan uji *spearman* dan dianalisis menggunakan SPSS 16 for windows antara pengetahuan dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring didapatkan nilai koefisien korelasi spearman (r_s) = 0,146 dan nilai (p) value = 0,187 >0,05, artinya tidak terdapat hubungan antara pengetahuan dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.

- 5) Tabulasi Silang antara Sikap dengan Kepatuhan Safety Riding pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Tabel 4.8 Hubungan Sikap dengan Kepatuhan Safety Riding pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring (n = 83)

No	Sikap	Kepatuhan				Jumlah	
		Patuh		Tidak patuh			
		N	%	N	%	N	%
1	Positif	5	12,8	34	87,2	39	100
2	Negatif	0	0	44	100	44	100
Total		5	6	78	94	83	100
Uji Spearman $r_s= 0,269$ $p=0,014$							

Berdasarkan tabel 4.8 hasil tabulasi silang antara sikap dengan kepatuhan diatas setelah dilakukan uji *spearman* dan dianalisis menggunakan SPSS 16 for windows antara sikap dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring didapatkan nilai koefisien korelasi spearman (r_s) =0,269 dan nilai (p) value = 0,014 <0,05, artinya terdapat hubungan antara sikap dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring.

4.2. Pembahasan

4.2.1. Tingkat Pengetahuan Siswa tentang *Safety Riding* di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 4 jurusan kelas X di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring yang berjumlah 83 siswa didapatkan sebagian besar siswa dengan pengetahuan baik. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan Wahyuningsing & Ramdana (2020) menunjukkan bahwa siswa SMA Negeri 3 Tolitoli dengan rentang umur 15-18 tahun sebagian besar memiliki pengetahuan *safety riding* kategori baik, artinya banyak dari responden yang mengetahui tentang berkendara secara aman.

Responden pada penelitian ini rata-rata memiliki umur 15-16 tahun, sesuai dengan teori tumbuh kembang menurut Piaget merupakan masa remaja pertengahan dimana pada masa ini remaja sudah bisa berfikir sistematis, dengan melakukan bermacam-macam penggabungan, memahami adanya bermacam-macam aspek pada suatu persoalan yang dapat diselesaikan seketika, sekaligus, tidak lagi satu persatu seperti yang dilakukan pada anak-anak masa operasi konkret (Herlina, 2013)

Dapat disimpulkan bahwa pengetahuan baik yang dimiliki oleh siswa dikarenakan banyak siswa pernah mendapatkan pendidikan kesehatan keselamatan berkendara oleh pihak satuan polisi lalu lintas terdekat dan siswa juga dapat lebih mudah mengakses informasi mengenai aturan keselamatan berkendara (*safety riding*) melalui internet maupun media masa.

4.2.2. Sikap Siswa tentang *Safety Riding* di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 4 jurusan kelas X yang berjumlah 83 siswa didapatkan sebagian besar siswa dengan sikap negatif yang didominasi oleh responden laki-laki. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan Hendrawan (2019) menyatakan bahwa sebagian besar responden perempuan mempunyai sikap *safety riding* kategori baik, dan sikap kategori buruk dimiliki oleh responden laki-laki.

Sikap manusia merupakan prediktor utama bagi perilaku (tindakan) sehari-hari, meskipun masih ada faktor-faktor lain, yakni lingkungan dan keyakinan seseorang. Pertimbangan akan segala dampak positif dan negatif suatu tindakan turut menentukan apakah sikap seseorang menjadi tindakan yang nyata atau tidak. Melalui sikap kita memahami proses kesadaran yang menentukan tindakan nyata dan tindakan yang mungkin dilakukan individu dalam kehidupan sosialnya (Sa'adah, 2022)

Sehingga dapat disimpulkan bahwa sikap mempunyai peranan penting, siswa yang memiliki sikap positif cenderung akan patuh terhadap aturan *safety riding*, sedangkan siswa dengan sikap negatif akan cenderung tidak patuh terhadap aturan *safety riding*. Sikap membantu individu untuk memahami dunia, yang membawa keteraturan terhadap macam-macam informasi yang perlu diaplikasikan dalam kehidupan sehari-hari.

4.2.3. Kepatuhan Perilaku Siswa tentang *Safety Riding* di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 4 jurusan kelas X yang berjumlah 83 siswa didapatkan hampir seluruhnya siswa tidak patuh terhadap aturan *safety riding*, responden perempuan cenderung lebih patuh terhadap aturan *safety riding* daripada responden laki-laki. Hal tersebut sejalan dengan penelitian Permatasari *et al* (2022) menunjukkan bahwa sebagian besar umur responden berada pada kategori muda dan remaja dengan rentang umur ≤ 25 tahun memiliki perilaku *safety riding* tidak baik dan juga kepatuhan lalu lintas responden dengan kategori tidak patuh yang mayoritas berjenis kelamin laki-laki.

Kepatuhan merupakan suatu sikap yang akan muncul pada seseorang dan merupakan suatu reaksi terhadap sesuatu yang ada dalam peraturan yang harus dijalankan, sikap tersebut muncul apabila individu tersebut dihadapkan pada suatu stimulus yang menghendaki adanya reaksi individual. Kepatuhan juga dikenal sebagai ketaatan (*adherence*) dimana seseorang mengikuti anjuran atau peraturan yang ada, berdasarkan definisi tersebut kepatuhan merupakan tingkat ketaatan seseorang untuk mengikuti atau tidak mengikuti aturan, anjuran, ataupun nasihat yang diberikan (Sa'adah, 2022).

Sehingga dapat disimpulkan bahwa kepatuhan berkendara pada siswa tidak selalu disebabkan oleh peningkatan pengetahuan dan belum tentu pengetahuan menjadi satu-satunya faktor yang cukup untuk merubah perilaku seseorang. Sedangkan sikap memiliki peran penting dalam kepatuhan *safety riding* pada siswa. Siswa yang mempunyai sikap negatif cenderung tidak patuh terhadap

aturan *safety riding* dan siswa yang mempunyai sikap positif akan lebih patuh terhadap aturan *safety riding*.

4.2.4. Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Wahyuningsih & Ramdana (2020) menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan dengan perilaku kepatuhan *safety riding* pada siswa SMA. Menurut penelitian Muryatma (2018) juga berpendapat sama bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK PGRI 4 Surabaya.

Faktor-faktor yang mempengaruhi ketidakpatuhan salah satunya adalah sikap, dalam penelitian ini sebagian besar responden memiliki sikap negatif. Hasil analisis dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara pengetahuan dengan kepatuhan *safety riding* dikarenakan sebagian besar siswa telah mengetahui hal-hal terkait pelaksanaan *safety riding* sebab banyak siswa yang pernah mendapat pendidikan keselamatan berkendara oleh satuan polisi lalu lintas terdekat, namun secara praktiknya masih banyak yang melanggar aturan yang sudah ada, seperti melanggar rambu-rambu lalu lintas, tidak menggunakan helm, mengendarai motor yang tidak standar, tidak melengkapi surat-surat kendaraan bermotor, serta belum memiliki izin orang tua dll (Wijayanti, 2022)

Penelitian ini juga menunjukkan bahwa dari fakta yang didapatkan bahwasanya para siswa masih tergolong dalam pengetahuan tingkat kedua, yaitu tahu dan memahami, belum sampai di tingkatan aplikasi, analisis, sintesis dan evaluasi, sehingga dugaan peneliti bahwa kejadian kecelakaan yang terjadi dikarenakan siswa hanya melaksanakan pengetahuan di tingkat kedua. Hal ini mencerminkan bahwa responden yang memiliki pengetahuan tinggi belum tentu mengaplikasikan maksud dan tujuan dari aturan *safety riding* dikarenakan sebagian besar dari mereka memiliki sikap negatif, sikap merupakan faktor yang dapat mempengaruhi ketidakpatuhan seseorang, sehingga tidak diterapkan dalam kehidupan sehari-hari dan masih banyak yang belum peduli terhadap tindakan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

4.2.5. Hubungan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Hendrawan (2019) menunjukkan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku kepatuhan *safety riding* pada siswa SMA di Kota Surakarta. Hal ini menunjukkan bahwa sikap memiliki peran tinggi dalam perilaku *safety riding* pada siswa SMA. Penelitian yang dilakukan Taroreh *et al* (2019) juga menunjukkan hal yang sama bahwa menyatakan ada hubungan antara sikap dengan kepatuhan *safety riding*.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi sikap antara lain faktor pertama adalah pengalaman pribadi merupakan sesuatu yang telah dan sedang kita alami akan ikut membentuk dan mempengaruhi penghayatan kita terhadap stimulus sosial. Faktor kedua adalah kebudayaan dimana kita hidup dan dibesarkan mempunyai pengaruh besar terhadap pembentukan sikap kita. Faktor ketiga adalah orang yang kita anggap penting diantaranya orang tua, orang yang status sosialnya lebih tinggi, teman sebaya, teman dekat, guru. Faktor keempat adalah media massa mempunyai pengaruh besar dalam pembentukan opini dan kepercayaan orang. Faktor kelima adalah lembaga pendidikan sebagai suatu sistem mempunyai pengaruh dalam pembentukan sikap karena merupakan tempat meletakkan dasar pengertian dan konsep moral dalam diri individu. Faktor keenam adalah faktor emosi dalam diri individu, terkadang suatu bentuk sikap merupakan pernyataan yang didasari oleh emosi yang berfungsi sebagai semacam penyaluran frustrasi atau pengalihan bentuk mekanisme pertahanan ego seseorang (Azwar, 2013)

Hasil analisis dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring. Sikap merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi ketidakpatuhan terhadap suatu aturan, sikap negatif pada siswa dapat dipengaruhi oleh berbagai macam faktor antara lain pengalaman pribadi, kebudayaan, teman sebaya, media massa, lembaga pendidikan, serta faktor emosi dalam diri individu. Siswa yang memiliki sikap negatif maka cenderung tidak patuh terhadap aturan *safety riding* dan siswa yang memiliki sikap positif akan lebih patuh terhadap aturan *safety riding*.

Adanya hubungan antara sikap dengan kepatuhan *safety riding* dikarenakan sikap membantu individu untuk memahami dunia, yang membawa keteraturan terhadap macam-macam informasi yang perlu diaplikasikan dalam kehidupan sehari-hari, sikap merupakan salah satu komponen yang membentuk kecenderungan tindakan, dengan mengubah sikap maka cenderung lebih memudahkan mengubah perilaku seseorang dalam berlalu lintas.

BAB 5

PENUTUP

Pada bab ini akan dijelaskan kesimpulan dan saran dari hasil penelitian tentang “Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring”.

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan peneliti pada bulan maret 2023 dapat diambil kesimpulan penelitian sebagai berikut:

- 1) Sebagian besar siswa di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring memiliki pengetahuan yang baik terhadap kepatuhan *safety riding*
- 2) Sebagian besar siswa di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring memiliki sikap negatif terhadap kepatuhan *safety riding*
- 3) Hampir seluruhnya siswa di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring tidak patuh terhadap *safety riding*
- 4) Tidak ada hubungan pengetahuan dengan kepatuhan *safety riding* di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring
- 5) Ada hubungan sikap dengan kepatuhan *safety riding* di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

5.2 Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan diatas maka ada beberapa saran dari penulis, yaitu sebagai berikut:

1) Bagi peneliti

Hasil penelitian ini dapat menambah pengetahuan dan informasi mengenai tingkat pengetahuan dan sikap terhadap kepatuhan *safety riding*

2) Bagi profesi keperawatan

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai informasi tentang pengembangan keperawatan komunitas di lingkungan sekolah dalam pengetahuan dan sikap dengan kepatuhan *safety riding*

3) Bagi akademik

Hasil penelitian ini diharapkan dapat sebagai bahan pustaka dalam menambah wawasan pengetahuan tentang hubungan pengetahuan dan sikap dengan kepatuhan *safety riding* pada siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

4) Bagi Sekolah

Hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan informasi mengenai wawasan pengetahuan dan sikap dengan kepatuhan pada siswa. Sehingga pihak sekolah diharapkan dapat meningkatkan pembinaan terkait dengan tata tertib serta memberikan sanksi tegas terhadap siswa yang melanggar aturan *safety riding*, agar kepatuhan *safety riding* siswa dapat menjadi lebih baik lagi.

5) Bagi Siswa

Hasil penelitian ini diharapkan diharapkan dapat digunakan siswa untuk bahan pembelajaran dan pengetahuan agar dapat lebih bersikap hati-hati dalam berkendara.

DAFTAR PUSTAKA

- Azwar, S. (2013). *Sikap Manusia: Teori dan Pengukurannya*. Pustaka Pelajar.
- Ditjen Perhubungan Darat, D. R. (2012). *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia*. Departemen Perhubungan Republik Indonesia.
- Firdaus, A. M. A. I. (2022). Analisa Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Lamongan (Jalan Raya Gresik-Babat). *Journal of Architecture and Civil*, Vol.02 No.01, 163–171.
- Hamid, A., Kusumawati, N., & Lestari, R. R. (2021). Faktor-Faktor Penyebab Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja Pengendara Sepeda Motor di Kecamatan Tapung Kabupaten Kampar Provinsi Riau, Indonesia. In *Jurnal Imliah Ilmu Kesehatan* (Vol. 1, Issue 1).
- Hendrawan, R. (2019). *Hubungan Pengetahuan dan Sikap Terhadap Perilaku Safety Riding pada Siswa SMA di Kota Surakarta* [Universitas Muhammadiyah Surakarta].
<http://eprints.ums.ac.id/76300/13/halaman%20depan-converted%20%281%29.pdf>
- Hidayat, A. A. A. (2014). *Riset Keperawatan dan Teknik Analisa Data*. Salemba Medika.
- Informatika, D. P. K. dan (2013) *Panduan Keselamatan Di Jalan*. pemerintah Provinsi Jawa Tengah.
- Kementrian Perhubungan. (2021). *Kecelakaan Lalu Lintas Didominasi Usia Produktif*. <http://rttmc.dephub.go.id/rttmc/news/detail/5678/kemenhub-kecelakaan-lalu-lintas-didominasi-usia-produktif>
- Kementrian Perhubungan. (2022). *Menhub Imbau Generasi Muda Ikut Sampaikan Pesan Keselamatan Jalan Melalui Media Sosial*.
<https://dephub.go.id/post/read/menhub-imbau-generasi-muda-ikut-sampaikan-pesan-keselamatan-jalan-melalui-media-sosial>
- Korlantas Polri. (2022). *Statistika Laka Lantas*.
https://pusiknas.polri.go.id/laka_lantas
- Nurhikmah, D. W. (2021). *Pengaruh Edukasi Audio Visual Terhadap Pengetahuan Dan Sikap Safety Riding Pada Siswa SMK Muhammadiyah Kradenan Blora*. Universitas Muhammadiyah Lamongan.
- Nursalam. (2014). *Metodologi penelitian ilmu keperawatan: pendekatan praktis*. 3rd ed. Salemba Medika.
- Nursalam. (2016). *Metodeologi Penelitian Ilmu Keperawatan* . Salemba Medika.

- Polit and Beck. (2012). *Resource Manual for Nursing Research, Generating and Assessing Evidence for Nursing Practice*. Lippincott.
- Prima, D. W., Kurniawan, B., & Ekawati. (2015). *Faktor-Faktor yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety Riding pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro* (Vol. 3, Issue 3). <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jkm>
- Rahardjo, R. (2014). *Tertib Berlalu Lintas*. Shafa Media.
- Ridman, R. (2021). *Hubungan Antara Pengetahuan Safety Riding Dengan Sikap Safety Riding Siswa Jurusan Teknik Otomotif SMK Negeri di Kota Makassar* [Universitas Negeri Makassar]. <http://eprints.unm.ac.id/20187/>
- Rusti, S., & Falaah, R. M. (2019). Praktik Safety Riding pada Pelajar di Wilayah Kerja Polres Padang Panjang. *Jurnal Human Care, Vol.1 No.3*.
- Sa'adah, I. N. (2022). *Hubungan Pengetahuan dan Sikap Remaja dengan Kepatuhan Sosial Distancing di SMP Persatuan Kedungpring Kabupaten Lamongan*. Universitas Muhammadiyah Lamongan.
- Sary, Y. N. E. (2018). Perkembangan Kognitif dan Emosi Psikologi Masa Remaja Awal. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat, 1(1)*, 6–12.
- Sinuraya, E. G., Made Ady Wirawan, I., & Made Kerta Duana, I. (2018). Kepatuhan Remaja SMA Negeri di Kota Denpasar terhadap Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Sepeda Motor. *Arc. Com. Health, Vol. 5 No. 1*, 51–56.
- Soumokil, Y., Sillouw, A., Baiman, F., & Rahyamtel, F. (2021). Hubungan Antara Tingkat Pengetahuan Dengan Kepatuhan Safety Riding Remaja di Desa Kobi Mukti Kecamatan Seram Utara Timur Kobi Kabupaten Maluku Tengah Tahun 2019. *Global Health Science (GHS), 6(1)*, 8. <https://doi.org/10.33846/ghs6102>
- Taroreh, Y. v, Pinontoan, O. R., Suoth, L. F., Kesehatan, F., Universitas, M., Ratulangi, S., & Abstrak, M. (2019). Hubungan Antara Pengetahuan dan Sikap dengan Tindakan Safety Riding pada Komunitas Motor Honda CBR Manado Community (CMC). In *Jurnal KESMAS* (Vol. 8, Issue 4).
- Toha, M. (2018). *Kepatuhan Pengendara Sepeda Motor di Simpang Lima Gumul*. STAIN Kediri.
- Wawan, & Dewi. (2017). *Teori & Pengukuran Pengetahuan, Sikap, dan Perilaku Manusia* (Cetakan III). Nuha Medika.
- Wijayanti, T. F. D. (2022). *Hubungan Keterlibatan Orang Tua dengan Perilaku Safety Riding Pelajar di SMA Negeri 1 Kedungadem*. Universitas Muhammadiyah Lamongan.

World Health Organization. (2018). *Global Status Report On Road Safety*. http://www.who.int/roadsafety/Decade_of_action.pdf.

Zainul, L. (2020). Hubungan Tingkat Pengetahuan terhadap Kepatuhan Safety Riding pada Remaja di SMA Negeri 8 Balikpapan. *Jurnal Keselamatan, Kesehatan Kerja Dan Lingkungan Lingkungan* . <http://jurnal.d4k3.uniba-bpn.ac.id>

Lampiran 1

No	Kegiatan	November				Desember				Januari				Februari				Maret				April				Mei				Juni			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Identifikasi Masalah			■																													
2	Penyusunan Proposal Skripsi			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■																				
3	Ujian Proposal Skripsi												■																				
4	Revisi												■																				
5	Pengurusan Ijin Penelitian												■	■	■	■	■																
6	Pengumpulan Data																■																
7	Pengolahan dan Analisis Data																■	■	■	■	■												
8	Penyusunan Skripsi																	■	■	■	■	■	■	■	■								
9	Ujian Skripsi																								■								
10	Perbaikan Skripsi																								■								
11	Penggandaan Skripsi																												■				

Lampiran 2



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI LITBANG PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH LAMONGAN

SK. Menteri RISTEK DIKTI RI Nomor 880/KPT/1/2018

LEMBAGA PENELITIAN & PENGABDIAN MASYARAKAT

Website : www.um.lamongan.ac.id - Email : um.lamongan@yahoo.co.id
Jl. Raya Plalangan - Plosowahyu KM 3, Telp./Fax. (0322) 322356 Lamongan 62251

Lamongan, 27 Desember 2022

Nomor : 1722/III.AU/F/2022
Lamp. : -
Perihal : *Permohonan ijin melakukan survey awal*

Kepada
Yth. **Kepala SMK Muhammadiyah 7
Kedungpring Lamongan**

Di
TEMPAT

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Sehubungan dengan tugas akhir perkuliahan prodi S1 Keperawatan Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Muhammadiyah Lamongan berupa Skripsi Tahun Ajaran 2022 – 2023.

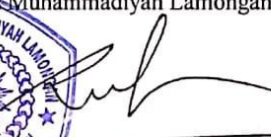
Bersama ini mohon dengan hormat, ijin untuk bisa melakukan survey awal di Instansi yang Bapak / Ibu pimpin guna bahan penyusunan proposal skripsi tersebut di atas, adapun mahasiswa tersebut adalah :

No	Nama	NIM	Gambaran Masalah
1	Rinda Dwi Saputri	1902012819	Kepatuhan <i>Safety Riding</i> pada Siswa

Demikian surat permohonan kami, atas perhatian dan kerjasamanya kami sampaikan banyak terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Kepala LPPM
Universitas Muhammadiyah Lamongan


Abdul Rokhman., S.Kep., Ns., M.Kep.
NIK. 19881020201211 056

Tembusan Disampaikan Kepada :

- Yth. 1. Yang Bersangkutan
2. Arsip.



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI LITBANG PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH LAMONGAN

SK. Menteri RISTEK DIKTI RI Nomor 880/KPT/1/2018

LEMBAGA PENELITIAN & PENGABDIAN MASYARAKAT

Website : www.um.lamongan.ac.id - Email : um.lamongan@yahoo.co.id
Jl. Raya Plalangan - Plosowahyu KM 3, Telp./Fax. (0322) 322356 Lamongan 62251

Lamongan, 21 Februari 2023

Nomor : 2356 /III.AU/F/2023
Lamp. : -
Perihal : *Permohonan Penelitian*

Kepada
Yth. **Kepala SMK Muhammadiyah 7
Kedungpring
Kabupaten Lamongan**
Di

TEMPAT

Assalamu'alaikum Wr. Wb.


Sehubungan dengan penulisan tugas akhir penulisan Skripsi Prodi S1 Keperawatan Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Muhammadiyah Lamongan Tahun Ajaran 2022 - 2023

Bersama ini mohon dengan hormat, ijin melaksanakan kegiatan penelitian di Instansi yang Bapak / Ibu pimpin guna menyelesaikan penulisan tugas akhir tersebut, adapun mahasiswa pelaksana adalah :

NAMA	NIM	JUDUL PENELITIAN
Rinda Dwi Saputri	19.02.01.2819	Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan <i>Safety Riding</i> pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Demikian atas perhatian dan kerjasamanya kami sampaikan banyak terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Ketua LPPM
Universitas Muhammadiyah Lamongan

Abdul Rokhman., S.Kep., Ns., M.Kep.
NIK. 19881020201211 056

Tembusan Disampaikan Kepada :

- Yth. 1. Yang Bersangkutan
2. Arsip.

Lampiran 3



**MAJELIS PENDIDIKAN DASAR DAN MENENGAH MUHAMMADIYAH
SMK MUHAMMADIYAH 7 KEDUNGPRING
(Terakreditasi)**

Program Keahlian : Akuntansi, Multimedia, TKRO, NKPI
JL. KH. Rowi No.5 Kandangrejo Kedungpring – Lamongan 62272
Telp /Fax : (0322) 459391 E-mail : smkm7kdp@yahoo.co.id Web : www.smkmuh7kdp.sch.id

Nomor : 007/SMK-M7/16.126/1/2023
Lamp. : -
Hal. : Pemberitahuan
Kepada : Yth. Kepala LPPM Universitas Muhammadiyah Lamongan
di.
Lamongan

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Menindaklanjuti Surat Permohonan Ijin melakukan survei awal Nomor :
1722/III.A.U.F/2022 di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring atas nama:

Nama : Rinda Dwi Saputri
NIM : 1902012819
Fakultas/Jurusan : Ilmu Kesehatan/S1 Keperawatan
No. Handphone : 085604603035

Pada dasarnya pihak sekolah tidak keberatan untuk kegiatan penelitian dalam
rangka melakukan survei awal di:

Tempat : SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring
Topik / Judul Riset : "Kepatuhan safety riding pada siswa"

Demikian pemberitahuan disampaikan, atas perhatiannya disampaikan
terimakasih

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Kedungpring, 16 Januari 2023





**MAJELIS PENDIDIKAN DASAR DAN MENENGAH MUHAMMADIYAH
SMK MUHAMMADIYAH 7 KEDUNGPRING
(Terakreditasi)**

Program Keahlian : Akuntansi, Multimedia, TKRO, NKPI
JL. KH. Rowi No.5 Kandangrejo Kedungpring – Lamongan 62272
Telp /Fax : (0322) 459391 E-mail : smkm7kdp@yahoo.co.id Web : www.smkmuh7kdp.sch.id

Nomor : 028/SMK-M7/16.126/III/2022
Lamp. : -
Hal. : Persetujuan
Kepada,
Yth. : Kepala LPPM Universitas Muhammadiyah Lamongan
di.
Lamongan

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Menindaklanjuti Surat Permohonan Ijin melakukan penulisan skripsi Nomor :
2356/III.AU/F/2023 di SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring atas nama :

Nama : Rinda Dwi Saputri
NIM : 1902012819
Fakultas/Jurusan : Ilmu Kesehatan/S1 Keperawatan
No. Handphone : 085604603035

Pada dasarnya pihak sekolah tidak keberatan untuk kegiatan penelitian dalam
rangka melakukan penulisan skripsi di:

Tempat : SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring
Judul Penelitian : Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan
Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK
Muhammadiyah 7 Kedungpring.

Demikian surat persetujuan ini kami sampaikan, atas perhatiannya disampaikan
terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Kedungpring, 09 Maret 2023

Sekolah



Lotok Schariono, S.Pd., M.M



**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH LAMONGAN
KOMISI ETIK PENELITIAN KESEHATAN
THE ETHICAL COMMITTEE MEDICAL RESEARCH**
Email : kepk.stikesmuhla@gmail.com
Jl. Raya Plalangan-Plosowahyu KM 3 Telp (0322)323457, Fax (0322) 322356
LAMONGAN 62251

KETERANGAN KELAIKAN ETIK
("ETHICAL CLEARANCE")

No. 295 / EC /KEPK – S1 / 06 / 2023

KOMISI ETIK PENELITIAN KESEHATAN UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH LAMONGAN,
SETELAH MEMPELAJARI DENGAN SEKSAMA RANCANGAN PENELITIAN YANG
DIUSULKAN, DENGAN INI MENYATAKAN BAHWA PENELITIAN DENGAN

JUDUL : **Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan
Safety Riding pada Siswa**

PENELITI UTAMA : Rinda Dwi Saputri

UNIT / LEMBAGA : Keperawatan / FIKes Universitas Muhammadiyah Lamongan

TEMPAT PENELITIAN : SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring Kabupaten Lamongan

"DINYATAKAN LAIK ETIK"

Lamongan, 22 Juni 2023
Ketua Komisi Etik
Universitas Muhammadiyah Lamongan


Ns. Abdul Rokhman, M.Kep.
NIK: 40081020201211 056.

Lampiran 4

LEMBAR PERMOHONAN MENJADI RESPONDEN

Kepada Yth.
Saudara/I calon responden
Di Tempat

Sebagai syarat tugas akhir mahasiswa Universitas Muhammadiyah Lamongan. Dengan ini mengajukan permohonan kepada saudara/i calon responden untuk menjadi informan (responden) pada penelitian saya dengan judul “Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring “.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

Sehubungan dengan hal tersebut, saya mohon kesediaan saudara/i untuk menjadi responden dalam penelitian ini. Jika saudara/i bersedia bersedia harap menandatangani lembar persetujuan.

Demikian Permohonan ini atas kesediaan dan partisipasinya , disampaikan terimakasih.

Lamongan, 09 Maret 2023

Hormat saya,

RINDA DWI SAPUTRI
NIM. 19.02.01.2819

Lampiran 5

LEMBAR PERSETUJUAN MENJADI RESPONDEN

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama :

Tempat/tanggal Lahir :

Jenis Kelamin :

Menyatakan bahwa nama diatas adalah benar anak kami anak yang berperan serta dalam penelitian yang berjudul “Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring”. Oleh peneliti yang bernama “RINDA DWI SAPUTRI”.

Demikian surat persetujuan dari kami. Tanda tangan saya di bawah ini merupakan tanda tangan kesediaan dari saya sebagai responden dalam penelitian ini.

Menyetujui

(_____)

No. Responden :....

Lampiran 6

KISI KISI KUESIONER

1. Pengetahuan *Safety Riding*

Variabel	Indikator	No. Item Pertanyaan
Pengetahuan <i>Safety Riding</i>	1. Konsep safety riding	1,2,4,14
	2. Atribut saat berkendara sepeda motor	6,7,16,17
	3. Mematuhi aturan lalu lintas	3,5,8,9,11,19,20
	4. Teknik berkendara sepeda motor	9,12,13,15,18

2. Sikap *Safety Riding*

Variabel	Indikator	No. Item Pertanyaan
Sikap <i>Safety Riding</i>	1. Kewaspadaan	5,7,9,10,11,19
	2. Kesadaran	2,4,6,13,15
	3. Sikap	12,14,16,17
	4. Antisipasi	1,3,8,9,18,20

5. Kepatuhan *Safety Riding*

Variabel	Indikator	No. Item Pertanyaan
Kepatuhan <i>Safety Riding</i>	1. Komponen Kendaraan	1
	2. Atribut pengendara	4,5,6,7,8
	3. Perlengkapan surat	2,3
	4. Peraturan lalu lintas	9,10

Lampiran 7

KUESIONER PENELITIAN

HUBUNGAN TINGKAT PENGETAHUAN DAN SIKAP DENGAN KEPATUHAN *SAFETY RIDING* PADA SISWA SMK MUHAMMADIYAH 7 KEDUNGPRING

NO:

(Di isi peneliti)

IDENTITAS RESPONDEN:

Usia :

Jenis Kelamin : L/P

(Pilih salah satu dan lingkari)

Kelas :

Apakah anda pernah mendapatkan

pendidikan kesehatan tentang

keselamatan berkendara (*safety riding*) : Pernah / Tidak pernah

PETUNJUK PENGISIAN:

1. Pilihlah salah satu jawaban yang menurut anda sesuai dari pernyataan disetiap kolom yang telah tersedia serta jawab dengan jujur dan tepat
2. Berilah tanda (√) pada salah satu jawaban pada kolom jawaban yang telah disediakan
3. Sebelum menyerahkan kuesioner ini kepada peneliti, periksalah kembali setiap pertanyaan, jangan sampai ada yang belum terjawab

No	Pernyataan	Benar	Salah
Pengetahuan <i>Safety Riding</i>			
1	Keselamatan dan kesehatan berkendara merupakan usaha meminimalkan tingkat bahaya saat berkendara		
2	Faktor manusia merupakan faktor utama pendukung penerapan keselamatan saat berkendara		
3	Pengalaman mengendarai sepeda motor merupakan faktor penting dalam menerapkan keselamatan berkendara		
4	Berlalu lintas merupakan kepentingan bersama, maka semua orang harus berperilaku <i>safety riding</i> , sehingga tidak saling menghambat dan membahayakan		
5	Berkendara dalam keadaan lelah dapat membahayakan pengendara sepeda motor		
6	Penggunaan helm hanya untuk jarak jauh saja karena jarak dekat tidak menimbulkan bahaya kecelakaan		
7	Penggunaan masker dalam berkendara hanya untuk jarak jauh saja karena jarak dekat tidak berbahaya bagi kesehatan		
8	Mendengarkan musik sambil berkendara dapat membahayakan pengendara sepeda motor		
9	Merokok saat berkendara dapat membahayakan pengendara sepeda motor		
10	Menggunakan HP saat berkendara dapat membahayakan pengendara sepeda motor		
11	Berboncengan sepeda motor lebih dari 2 orang dapat membahayakan		
12	Lampu utama sepeda motor hanya perlu dinyalakan saat kondisi diperlukan (<i>sore/malam/mendung/gelap</i>)		
13	Saat kendaraan mau berbelok harus selalu menyalakan lampu sein		
14	Memeriksa kendaraan sebelum berkendara dapat		

	meminimalkan risiko kecelakaan lalu lintas		
15	Service kelayakan dan fungsi sepeda motor dilakukan secara rutin		
16	Kendaraan standart lebih aman dari pada yang dimodifikasi		
17	Pemakaian alat pelindung diri (masker, jaket, sarung tangan) harus dipakai setiap berkendara		
18	Pengguna sepeda motor hanya diizinkan berkendara di jalan raya apabila sudah layak/trampil		
19	Kecepatan berkendara di dalam kota maksimal 40km/jam		
20	Kecepatan berkendara di luar kota maksimal 60km/jam		

No	Pernyataan	Sangat setuju	Setuju	Kurang setuju	Tidak setuju	Sangat tidak setuju
Sikap Safety Riding						
1	Saya berkendara dengan aman walaupun tidak ada bahaya yang mengancam untuk terjadinya kecelakaan					
2	Saya berkendara dengan aman walaupun ada polisi yang mengawasi lalu lintas					
3	Saya berkendara dengan aman pada saat saya menempuh perjalanan					
4	Saya perlu menggunakan helm saat melakukan perjalanan meskipun jarak dekat					
5	Saya perlu memperhatikan keadaan kendaraan dalam melakukan penerapan berkendara yang aman					
6	Saya membawa SIM dan STNK demi keamanan saat berkendara					

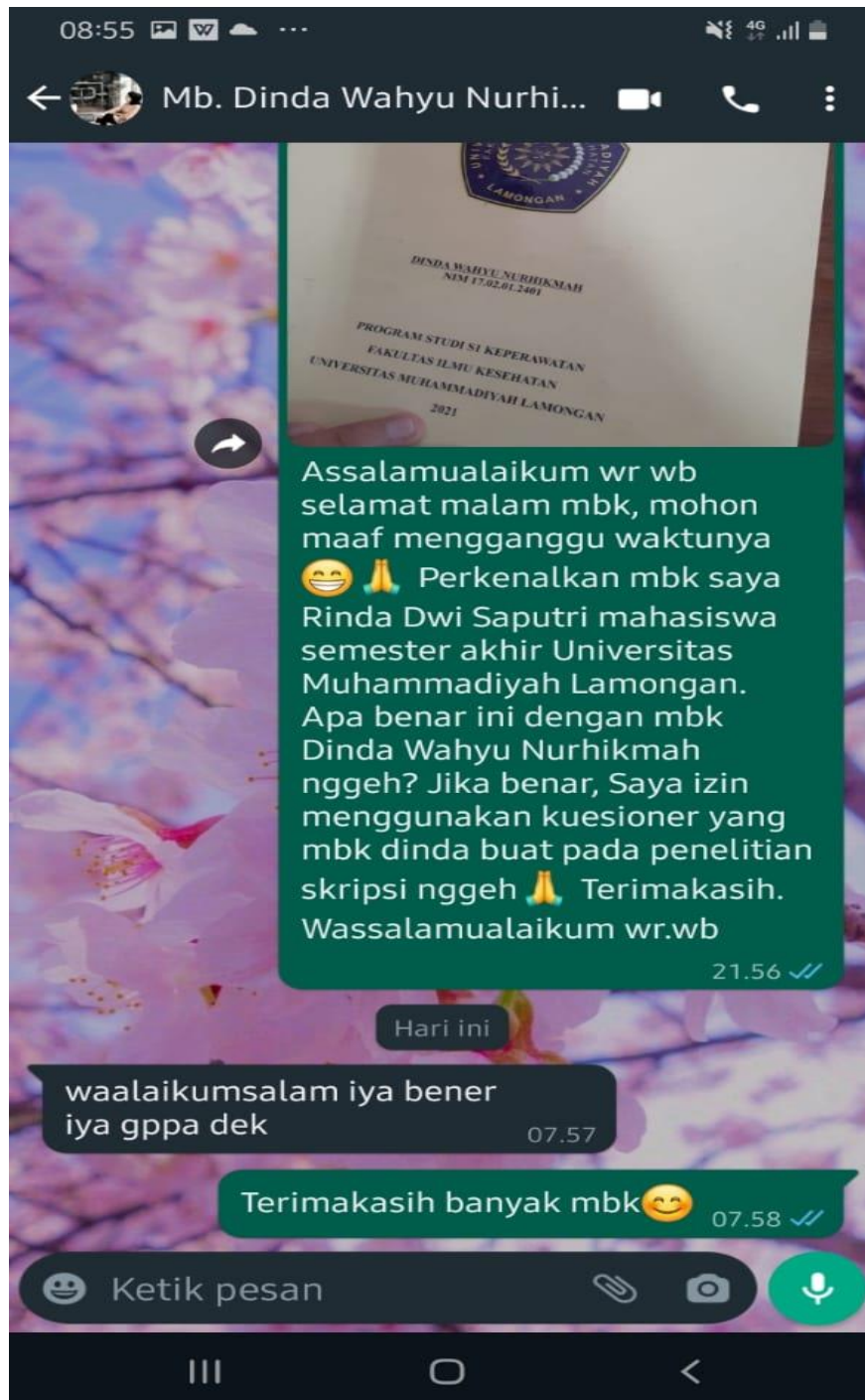
7	Mengendarai sepeda motor yang aman di dalam kota tidak melebihi kecepatan 40km/jam					
8	Mengendarai sepeda motor yang aman di luar kota tidak melebihi kecepatan 60 km/jam					
9	Setiap akan berbelok, mengubah arah atau hendak mendahului harus selalu memberikan tanda dengan lampu sein (reting) terlebih dahulu					
10	Saya perlu menggunakan alat pelindung selain helm (misalnya: masker, sarung tangan, dll) saat berkendara					
11	Menurut saya berboncengan sepeda motor lebih dari 2 orang dapat membahayakan					
12	Menurut saya tidak boleh merokok saat berkendara karena membahayakan					
13	Menurut saya mendengarkan musik saat berkendara dapat membahayakan					
14	Menurut saya ada larangan memakai HP saat berkendara					
15	Menurut saya rambu-rambu lalu lintas di jalan raya harus ditaati					
16	Lampu utama sepeda motor perlu dinyalakan di semua kondisi (sore/malam/mendung/gelap)					
17	Saat kendaraan mau berbelok selalu diharuskan untuk menyalakan lampu sein (reting)					
18	Saya perlu memeriksa kendaraan sebelum berkendara karena dapat					

	meminimalkan risiko kecelakaan lalu lintas					
19	Saya harus menggunakan motor standar karena modifikasi dapat membahayakan pengendara					
20	Saya harus meminta izin orang tua sebelum mengendarai sepeda motor					

NO	PERTANYAAN	JAWABAN	
		YA	TIDAK
Kepatuhan <i>Safety Riding</i>			
1	Apakah anda memeriksa / memanaskan mesin motor sebelum berkendara?		
2	Apakah anda membawa STNK setiap kali berkendara?		
3	Apakah anda membawa SIM setiap kali berkendara?		
4	Apakah anda memakai jaket saat berkendara?		
5	Apakah anda menggunakan helm standar (SNI) saat berkendara?		
6	Apakah anda memakai masker saat berkendara?		
7	Apakah anda memakai sarung tangan saat berkendara?		
8	Apakah anda memakai sepatu saat berkendara?		
9	Apakah anda mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi?		
10	Apakah anda selalu menjaga jarak dengan pengendara lain?		

Lampiran 8

IZIN MENGGUNAKAN KUESIONER PENGETAHUAN DAN SIKAP *SAFETY RIDING*



Lampiran 9

TABULASI PENGETAHUAN SAFETY RIDING

Nomor Responden	Nomor Soal																				Jumlah skor	Skor %	Kode
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			
1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	12	60	2
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20	100	3
3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20	100	3
4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20	100	3
5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	19	95	3
6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20	100	3
7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	18	90	3
8	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	8	40	1
9	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	14	70	2
10	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	6	30	1
11	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	17	85	3
12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	17	85	3	
13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	18	90	3
14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0	1	16	80	3
15	1	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	15	75	2
16	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20	100	3
17	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20	100	3
18	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	1	1	15	75	2
19	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	17	85	3

20	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	11	55	1
21	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1	12	60	2
22	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	18	90	3
23	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	14	70	2
24	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20	100	3
25	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	16	80	2
26	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	10	50	1
27	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19	95	3
28	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20	100	3
29	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	16	80	3
30	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	15	75	2
31	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	15	75	2
32	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	12	60	2
33	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	0	1	0	14	70	2
34	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	19	95	3
35	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	1	12	60	2
36	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	16	80	3
37	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	19	95	3
38	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20	100	3
39	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	19	95	3
40	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	18	90	3
41	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	18	90	3
42	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	17	85	3
43	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	18	90	3

44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	18	90	3
45	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	19	95	3
46	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	18	90	3
47	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	17	85	3
48	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0	13	65	2
49	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	0	15	75	3
50	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20	100	3
51	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	19	95	3
52	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	17	85	3
53	1	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	16	80	3
54	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	18	90	3
55	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	18	90	3
56	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	16	80	3
57	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	16	80	3
58	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	16	80	3
59	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	16	80	3
60	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	17	85	3
61	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	17	85	3
62	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	17	85	3
63	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	18	90	3
64	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	18	90	3
65	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	19	95	3
66	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	15	75	2
67	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	15	75	2

68	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	17	85	3
69	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	16	80	3
70	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	1	15	75	2
71	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	18	90	3
72	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	17	85	3
73	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	17	85	3
74	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	17	85	3
75	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	18	90	3
76	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	17	85	3
77	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	17	85	3
78	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	17	85	3
79	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	18	90	3
80	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	17	85	3
81	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	16	80	3
82	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	15	75	2
83	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	17	85	3

TABULASI SIKAP SAFETY RIDING

Nomor Responden	Nomor Soal																				Jumlah Skor	Skor %	Kode
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			
1	2	1	2	0	1	2	2	2	1	3	1	0	3	3	3	2	2	3	3	3	39	48,7	1
2	3	3	3	2	3	1	2	2	4	2	2	2	2	0	3	3	3	3	2	3	48	60	2
3	3	2	3	0	2	2	3	3	3	1	3	3	2	1	2	1	2	1	2	1	40	50	1
4	2	2	2	1	1	1	2	3	3	2	3	0	2	3	3	3	2	1	2	2	40	50	1
5	2	2	1	3	3	1	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	0	1	40	50	1
6	2	2	2	1	1	2	3	3	2	1	2	3	3	2	3	1	1	2	1	1	38	47,5	1
7	3	2	2	0	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	3	2	2	3	1	2	39	48,7	1
8	3	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	54	67,5	2
9	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	40	50	1
10	0	0	0	4	0	0	0	0	0	1	2	3	4	0	1	2	2	4	3	2	28	35	1
11	3	3	3	1	3	3	3	4	4	4	2	2	3	3	3	3	3	4	3	4	61	76,2	2
12	2	2	3	1	3	3	0	0	3	3	3	3	2	2	2	2	1	2	0	2	39	48,7	1
13	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	58	72,5	2
14	3	3	3	3	2	2	0	0	3	2	2	2	2	2	2	2	1	3	0	2	39	48,7	1
15	4	4	4	4	4	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	35	1
16	3	2	3	2	1	2	2	3	3	1	0	2	2	2	2	2	2	0	2	2	38	47,5	1
17	2	2	2	1	3	3	2	3	2	3	2	2	2	1	1	2	2	2	0	2	39	48,7	1
18	2	2	1	2	2	2	2	2	3	1	1	3	1	1	3	2	2	3	2	2	39	48,7	1
19	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3	3	2	1	2	38	47,5	1
20	0	0	3	1	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	0	37	46,2	1
21	2	3	2	2	2	0	4	2	2	1	2	2	2	2	2	3	2	0	2	2	39	48,7	1

22	3	3	3	3	2	4	3	3	3	2	3	4	3	4	4	1	4	3	4	3	62	77,5	2
23	4	2	3	4	4	4	3	2	3	3	2	4	2	4	4	0	3	3	4	4	62	77,5	2
24	2	2	3	1	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	2	39	48,7	1
25	2	2	2	0	3	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	39	48,7	1
26	1	3	2	0	4	2	1	1	4	1	0	1	4	4	3	4	2	4	4	4	49	61,2	2
27	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	58	72,5	2
28	2	2	3	0	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	38	47,5	1
29	1	2	2	1	3	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	2	39	48,7	1
30	3	4	3	2	3	3	2	2	4	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	63	78,7	2
31	3	4	3	2	3	3	2	2	4	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	63	78,7	2
32	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	1	40	50	1
33	2	1	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	3	1	3	2	3	2	39	48,7	1
34	2	3	3	1	2	2	1	2	2	2	2	3	1	2	2	2	3	2	2	1	40	50	1
35	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	4	2	2	1	2	39	48,7	1
36	2	2	1	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	1	1	39	48,7	1
37	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	59	73,7	2
38	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	71	88,7	2
39	4	3	4	3	3	3	3	3	3	2	4	4	4	4	4	2	4	4	3	3	67	83,7	2
40	1	2	3	3	3	3	3	2	4	2	4	3	3	4	4	2	4	3	3	4	60	75	2
41	1	2	3	3	3	3	3	2	4	2	4	3	3	4	4	2	4	3	3	4	60	75	2
42	1	2	3	3	3	3	1	1	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	52	65	2
43	1	2	3	3	3	3	1	1	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	53	66,2	2
44	1	2	3	3	3	3	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	53	66,2	2
45	1	2	3	3	3	3	1	1	3	3	3	4	4	3	3	4	4	4	3	3	58	72,5	2
46	2	3	3	1	2	2	2	3	3	2	3	1	2	3	2	1	1	2	0	2	40	50	1
47	3	2	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	74	92,5	2

48	4	4	3	3	3	3	1	3	3	3	1	1	1	3	3	3	3	4	1	3	53	66,2	2
49	2	2	2	0	3	2	2	2	3	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	38	47,5	1
50	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	61	76,2	2
51	2	2	2	0	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	50	62,5	2
52	2	3	3	1	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	1	3	2	51	63,7	2
53	3	0	3	2	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	1	4	4	4	4	68	85	2
54	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	0	2	38	47,5	1
55	2	2	3	0	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	39	48,7	1
56	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	55	68,7	2
57	2	2	3	0	1	2	3	2	3	1	3	2	2	3	3	3	3	3	3	4	48	60	2
58	2	3	3	3	3	3	2	2	4	3	4	4	2	3	4	4	4	3	3	3	62	77,5	2
59	3	3	3	3	3	3	2	2	4	3	3	3	4	4	3	3	4	3	2	2	60	75	2
60	2	2	3	0	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	1	1	38	47,5	1
61	3	3	3	2	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	73	91,2	2
62	2	2	2	1	2	2	3	2	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	40	50	1
63	2	3	2	1	3	3	3	0	3	3	3	3	3	3	3	2	4	4	4	4	56	70	2
64	2	1	2	2	2	2	3	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	37	46,2	2
65	2	2	3	0	3	1	2	2	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	1	40	50	1
66	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3	2	1	2	40	50	1
67	2	2	2	1	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	1	2	2	3	0	3	39	48,7	1
68	0	1	3	4	3	4	3	4	4	3	2	2	3	0	2	2	3	1	2	2	48	60	2
69	2	2	3	1	3	3	2	2	1	2	2	2	2	1	2	2	2	1	1	2	38	47,5	1
70	2	3	3	4	3	3	2	2	3	2	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3	57	71,2	2
71	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3	76	95	2
72	4	4	4	2	3	4	4	2	4	1	3	2	3	3	4	4	4	3	2	4	64	80	2
73	2	2	3	2	3	3	2	2	3	3	0	2	2	2	0	2	2	2	1	2	40	50	1

74	4	2	1	2	4	3	2	2	3	1	2	0	1	2	3	3	3	4	4	2	48	60	2
75	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3	2	2	2	2	39	48,7	1
76	1	2	2	1	2	2	3	2	3	1	3	2	2	3	0	3	2	2	2	2	40	50	1
77	2	2	1	1	2	0	2	2	3	2	3	2	2	3	3	3	2	2	2	1	40	50	1
78	1	2	2	1	2	1	2	3	3	3	1	2	2	2	2	3	2	2	1	2	39	48,7	1
79	3	3	3	2	3	4	4	2	4	1	3	2	3	3	4	4	4	3	2	4	61	76,2	2
80	4	2	4	2	2	4	2	2	3	3	0	3	4	3	0	3	4	2	3	4	54	67,5	2
81	2	2	3	2	3	3	2	2	2	2	0	3	2	2	0	2	2	2	1	2	39	48,7	1
82	2	2	2	2	2	1	1	3	2	2	2	2	2	1	2	3	2	2	1	2	38	47,5	1
83	2	2	2	1	2	3	3	2	3	1	2	2	3	2	2	2	2	2	0	2	40	50	1

TABULASI KEPATUHAN SAFETY RIDING

Nomor Responden	Nomor Soal										Jumlah	Skor %	Kode
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	3	30	1
2	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	8	80	1
3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	20	1
4	1	0	0	0	0	1	1	1	0	1	5	50	1
5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	20	1
6	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	5	50	1
7	0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	4	40	1
8	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	4	40	1
9	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	4	40	1
10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	10	1
11	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	100	2
12	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	3	30	1
13	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	30	1
14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	20	1
15	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	4	40	1
16	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	20	1
17	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	4	40	1
18	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	4	40	1
19	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	5	50	1
20	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	8	80	1
21	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	30	1

22	1	0	0	1	1	0	0	1	1	1	6	60	1
23	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	4	40	1
24	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	5	50	1
25	1	1	1	0	1	0	0	1	0	1	6	60	1
26	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3	30	1
27	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	4	40	1
28	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	3	30	1
29	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	4	40	1
30	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	3	30	1
31	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	4	40	1
32	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	90	1
33	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	3	30	1
34	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	4	40	1
35	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	4	40	1
36	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	4	40	1
37	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3	30	1
38	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	8	80	1
39	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	20	1
40	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	4	40	1
41	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3	30	1
42	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	4	40	1
43	1	0	0	0	1	1	0	1	0	1	5	50	1
44	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3	30	1
45	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	5	50	1

46	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	4	40	1
47	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	100	2
48	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	5	50	1
49	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	8	80	1
50	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	9	90	1
51	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	9	90	1
52	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3	30	1
53	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	100	2
54	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	6	60	1
55	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	7	70	1
56	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3	30	1
57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
58	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	100	2
59	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	30	1
60	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	4	40	1
61	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	100	2
62	1	0	0	1	1	1	0	1	0	1	6	60	1
63	1	0	0	1	1	1	0	1	0	1	6	60	1
64	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	7	70	1
65	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3	30	1
66	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	30	1
67	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	20	1
68	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	3	30	1
69	1	1	1	0	0	0	0	1	0	1	5	50	1

70	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	4	40	1
71	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	5	50	1
72	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1	5	50	1
73	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	5	50	1
74	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	3	30	1
75	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	5	50	1
76	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	4	40	1
77	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	5	50	1
78	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	100	2
79	1	1	1	0	0	0	0	1	0	1	5	50	1
80	1	1	0	1	1	0	0	0	1	0	5	50	1
81	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	4	40	1
82	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	30	1
83	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	6	60	1

TABULASI DATA

No Res	Data Umum				Data Khusus		
	Usia	JK	Kelas	Pengalaman mendapat Pendidikan kesehatan <i>safety riding</i>	Pengetahuan <i>safety riding</i>	Sikap <i>safety riding</i>	Kepatuhan <i>safety riding</i>
1	2	1	1	2	2	1	1
2	2	1	1	1	3	2	1
3	1	1	1	2	3	1	1
4	2	1	1	1	3	1	1
5	2	1	1	1	3	1	1
6	2	1	1	1	3	1	1
7	2	1	1	1	3	1	1
8	2	1	1	1	1	2	1
9	2	1	1	2	2	1	1
10	2	1	1	2	1	1	1
11	2	1	1	2	3	2	2
12	1	1	1	1	3	1	1
13	2	1	1	2	3	2	1
14	2	1	1	2	3	1	1
15	2	1	1	1	2	1	1
16	1	1	1	2	3	1	1
17	1	1	1	2	3	1	1
18	2	1	1	1	2	1	1
19	1	1	1	1	3	1	1
20	1	1	1	2	1	1	1
21	1	1	1	2	2	1	1
22	2	1	2	2	3	2	1
23	1	2	2	2	2	2	1
24	2	1	2	1	3	1	1
25	2	1	2	1	2	1	1
26	2	2	2	2	1	2	1
27	1	2	2	2	3	2	1
28	2	2	2	1	3	1	1
29	2	1	2	1	3	1	1
30	2	1	2	1	2	2	1
31	2	1	2	1	2	2	1
32	1	2	2	1	2	1	1

33	2	2	2	1	2	1	1
34	2	1	2	2	3	1	1
35	2	1	2	1	2	1	1
36	2	1	2	2	3	1	1
37	1	2	3	1	3	2	1
38	2	2	3	1	3	2	1
39	2	2	3	1	3	2	1
40	2	2	3	1	3	2	1
41	2	2	3	1	3	2	1
42	1	2	3	1	3	2	1
43	1	2	3	2	3	2	1
44	2	2	3	2	3	2	1
45	1	2	3	1	3	2	1
46	1	2	3	1	3	1	1
47	1	2	3	1	3	2	2
48	2	2	3	1	2	2	1
49	2	2	3	1	3	1	1
50	1	2	3	1	3	2	1
51	1	2	3	1	3	2	1
52	1	2	3	1	3	2	1
53	2	2	3	1	3	2	2
54	2	2	3	1	3	1	1
55	2	2	3	1	3	1	1
56	2	2	3	1	3	2	1
57	2	2	3	1	3	2	1
58	2	2	3	1	3	2	2
59	1	1	3	2	3	2	1
60	2	1	3	2	3	1	1
61	1	2	3	2	3	2	2
62	2	2	3	1	3	1	1
63	2	1	4	2	3	2	1
64	1	1	4	2	3	2	1
65	1	1	4	1	3	1	1
66	2	1	4	1	2	1	1
67	1	1	4	1	2	1	1
68	1	1	4	1	3	2	1
69	2	1	4	1	3	1	1
70	2	1	4	1	2	2	1
71	2	1	4	1	3	2	1

72	1	1	4	1	3	2	1
73	1	1	4	1	3	1	1
74	2	1	4	1	3	2	1
75	1	1	4	2	3	1	1
76	2	1	4	2	3	1	1
77	2	1	4	2	3	1	1
78	2	1	4	1	3	1	2
79	2	1	4	2	3	2	1
80	2	1	4	2	3	2	1
81	2	1	4	2	3	1	1
82	2	1	4	1	2	1	1
83	2	1	4	1	3	1	1

Keterangan :

Usia	Jenis Kelamin	Kelas	Pengalaman mendapat Pendidikan kesehatan <i>safety riding</i>
1 : 15	1 : Laki-laki	1 : X-TKR0 (Teknik Kendaraan Ringan Otomotif)	1 : Pernah
2 : 16	2 : Perempuan	2 : X-DKV (Desain Komunikasi Visual) 3 : X-AK (Akuntansi) 4 : X-NKPI (Nautika Kapal Penangkap Ikan)	2 : Tidak pernah
Pengetahuan <i>safety riding</i>	Sikap <i>safety riding</i>	Kepatuhan <i>safety riding</i>	
3 : Baik	2 : Positif	2 : Patuh	
2 : Cukup	1 : Negatif	1 : Tidak patuh	
1 : Kurang			

Lampiran 10

UJI VALIDITAS VARIABEL KEPATUHAN SAFETY RIDING

Correlations

		s1	s2	s3	s4	s5	s6	s7	s8	s9	s10	Total
s1	Pearson Correlation	1	.123	.242	.123	.698**	.553*	.066	.066	.050	.380	.600**
	Sig. (2-tailed)		.605	.303	.605	.001	.011	.783	.783	.833	.098	.005
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
s2	Pearson Correlation	.123	1	.043	.583**	.042	.153	.312	.312	.408	.229	.583**
	Sig. (2-tailed)	.605		.858	.007	.862	.519	.181	.181	.074	.332	.007
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
s3	Pearson Correlation	.242	.043	1	.471*	.171	.105	.252	.252	.105	.279	.535*
	Sig. (2-tailed)	.303	.858		.036	.471	.660	.285	.285	.660	.234	.015
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
s4	Pearson Correlation	.123	.583**	.471*	1	.042	-.102	.312	.089	.408	.229	.583**
	Sig. (2-tailed)	.605	.007	.036		.862	.669	.181	.709	.074	.332	.007
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
s5	Pearson Correlation	.698**	.042	.171	.042	1	.612**	.134	.134	.102	.343	.591**
	Sig. (2-tailed)	.001	.862	.471	.862		.004	.574	.574	.669	.139	.006

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran 10

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	20	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	20	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.750	10

Frequencies

Statistics

	Pengetahuan	Sikap	Kepatuhan	Usia	Jenis kelamin	Kelas	Pendkes safety riding
N Valid	83	83	83	83	83	83	83
Missing	0	0	0	0	0	0	0
Mean	2.70	1.47	1.06	1.66	1.36	2.57	1.36
Std. Error of Mean	.061	.055	.026	.052	.053	.124	.053
Median	3.00	1.00	1.00	2.00	1.00	3.00	1.00
Mode	3	1	1	2	1	3	1
Std. Deviation	.557	.502	.239	.476	.483	1.128	.483
Variance	.311	.252	.057	.226	.234	1.273	.234
Skewness	-1.712	.123	3.765	-.701	.587	-.169	.587
Std. Error of Skewness	.264	.264	.264	.264	.264	.264	.264
Kurtosis	2.038	-2.035	12.474	-1.547	-1.696	-1.351	-1.696
Std. Error of Kurtosis	.523	.523	.523	.523	.523	.523	.523
Range	2	1	1	1	1	3	1
Minimum	1	1	1	1	1	1	1
Maximum	3	2	2	2	2	4	2
Sum	224	122	88	138	113	213	113

Frequency Table

Pengetahuan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang	4	4.8	4.8	4.8
	Cukup	17	20.5	20.5	25.3
	Baik	62	74.7	74.7	100.0
	Total	83	100.0	100.0	

Sikap

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Negatif	44	53.0	53.0	53.0
	Positif	39	47.0	47.0	100.0
	Total	83	100.0	100.0	

Kepatuhan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak patuh	78	94.0	94.0	94.0
	Patuh	5	6.0	6.0	100.0
	Total	83	100.0	100.0	

Usia

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	15	28	33.7	33.7	33.7
	16	55	66.3	66.3	100.0
	Total	83	100.0	100.0	

Jenis kelamin

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	L	53	63.9	63.9	63.9
	P	30	36.1	36.1	100.0
	Total	83	100.0	100.0	

Kelas

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	X-TKRO	21	25.3	25.3	25.3
	X-DKV	15	18.1	18.1	43.4
	X-AK	26	31.3	31.3	74.7
	X-NKPI	21	25.3	25.3	100.0
	Total	83	100.0	100.0	

Pendkes safety riding

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Pernah	53	63.9	63.9	63.9
	Tidak pernah	30	36.1	36.1	100.0
	Total	83	100.0	100.0	

Crosstabs

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Pengetahuan * Kepatuhan	83	100.0%	0	.0%	83	100.0%

Pengetahuan * Kepatuhan Crosstabulation

			Kepatuhan		Total
			Tidak patuh	Patuh	
Pengetahuan	Kurang	Count	4	0	4
		% within Pengetahuan	100.0%	.0%	100.0%
	Cukup	Count	17	0	17
		% within Pengetahuan	100.0%	.0%	100.0%
	Baik	Count	57	5	62
		% within Pengetahuan	91.9%	8.1%	100.0%
Total		Count	78	5	83
		% within Pengetahuan	94.0%	6.0%	100.0%

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Sikap * Kepatuhan	83	100.0%	0	.0%	83	100.0%

Sikap * Kepatuhan Crosstabulation

			Kepatuhan		Total
			Tidak patuh	Patuh	
Sikap	Negatif	Count	44	0	44
		% within Sikap	100.0%	.0%	100.0%
	Positif	Count	34	5	39
		% within Sikap	87.2%	12.8%	100.0%
Total		Count	78	5	83
		% within Sikap	94.0%	6.0%	100.0%

Nonparametric Correlations

Correlations

			Pengetahuan	kepatuhan
Spearman's rho	pengetahuan	Correlation Coefficient	1.000	.146
		Sig. (2-tailed)	.	.187
		N	83	83
	kepatuhan	Correlation Coefficient	.146	1.000
		Sig. (2-tailed)	.187	.
		N	83	83

Nonparametric Correlations

Correlations

			Sikap	Kepatuhan
Spearman's rho	Sikap	Correlation Coefficient	1.000	.269*
		Sig. (2-tailed)	.	.014
		N	83	83
	Kepatuhan	Correlation Coefficient	.269*	1.000
		Sig. (2-tailed)	.014	.
		N	83	83

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 11

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH LAMONGAN

Fakultas Ilmu Kesehatan – Fakultas Ekonomi Bisnis – Fakultas MIPA – Fakultas Teknik – Fakultas Keguruan & Ilmu Pendidikan

JL.Raya Plalangan Plosowahyu Telp (0322)323457, Fax (0322) 322356

Website : www.stikesmuhla.ac.id, Email : um.lamongan@yahoo.co.id

LEMBAR KONSULTASI SKRIPSI

Nama : Rinda Dwi Saputri
 NIM : 1902012819
 Pembimbing I : Arifal Aris, S.Kep., Ns., M.Kes
 Judul : Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan *Safety Riding* pada Siswa SMK Muhammadiyah 7 Kedungpring

No	Tanggal	Topik Pembahasan	Saran Pembimbing	TTD
1	16-11-2022	Masalah Penelitian	- ACC masalah dan topik penelitian - Lanjut BAB 1	
2	28-11-2022	BAB 1	- Memperbaiki aturan paragraph - Faktor-faktor yang mempengaruhi <i>safety riding</i> dielaskan - Memperbaiki survey awal penelitian - Memperbaiki rumusan masalah	
3	29-11-2022	BAB 1	- Memperbaiki tujuan khusus - ACC BAB 1 - Lanjut BAB 2&3	
4	20-12-2022	BAB 2 & 3	- Memperbaiki kerangka konsep - Memperbaiki kisi-kisi kuesioner	
5	21-12-2022	BAB 2 & 3	- ACC BAB 2&3 - Lanjut pembimbing 2	

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH LAMONGAN



Fakultas Ilmu Kesehatan – Fakultas Ekonomi Bisnis – Fakultas
MIPA – Fakultas Teknik – Fakultas Keguruan & Ilmu Pendidikan

JL.Raya Plalangan Plosowahyu Telp (0322)323457, Fax (0322) 322356

Website : www.stikesmuhla.ac.id, Email : um.lamongan@yahoo.co.id

6	6-1-2023	Mengganti Tempat Penelitian	- ACC tempat penelitian - Lanjut Ujian Proposal	✓
7	27-03-2023	BAB 4 & 5	- Merapikan penulisan - Merapikan tabel	✓
8	29-03-2023	BAB 4 & 5	- ACC BAB 4 & 5	✓

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH LAMONGAN



Fakultas Ilmu Kesehatan – Fakultas Ekonomi Bisnis – Fakultas
MIPA – Fakultas Teknik – Fakultas Keguruan & Ilmu Pendidikan

Jl. Raya Plalangan Plosowahyu Telp (0322)323457 , Fax (0322) 322356

Website : www.stikesmuhla.ac.id, Email : um.lamongan@yahoo.co.id

LEMBAR KONSULTASI PROPOSAL

Nama : Rinda Dwi Saputri
NIM : 1902012819
Pembimbing II : Suhariyati, S.Kep., Ns., M.Kep
Judul : Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Kepatuhan
Safety Riding pada Siswa SMK Muhammadiyah 7
Kedungpring

No	Tanggal	Topik Pembahasan	Saran Pembimbing	TTD
1	17-11-2022	Masalah Penelitian	- ACC Masalah dan topik penelitian	
2	23-12-2022	BAB 1,2 &3	- Memperbaiki latar belakang - Memperbaiki penulisan kutipan - Memperbaiki penulisan kalimat - Memperjelas referensi - Penulisan Paragraf - Populasi diperjelas - Mengganti sampling penelitian - Memperbaiki indikator definisi operasional - Tempat penelitian	
3	26-12-2022	BAB 1,2 & 3	- Memperbaiki penulisan kutipan dan daftar pustaka	
4	9-1-2023	BAB 1,2 & 3	- Izin kuesioner - ACC BAB 1,2,3	

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH LAMONGAN



Fakultas Ilmu Kesehatan – Fakultas Ekonomi Bisnis – Fakultas
MIPA – Fakultas Teknik – Fakultas Keguruan & Ilmu Pendidikan

JL.Raya Plalangan Plosowahyu Telp (0322)323457 , Fax (0322) 322356

Website : www.stikesmuhla.ac.id, Email : um.lamongan@yahoo.co.id

5	29-03-2023	BAB 4 & 5	<ul style="list-style-type: none">- Memperbaiki penulisan- Memperbaiki abstrak- Memperbaiki tabel- Penulisan presentase- Mengganti skor instrument sikap- Memperbaiki saran penelitian	
6	10-04-2023	BAB 4 & 5	<ul style="list-style-type: none">- Merapikan penulisan abstrak	
7	17-04-2023	BAB 4 & 5	<ul style="list-style-type: none">- ACC BAB 4 & 5	

Lampiran 12

DOKUMENTASI

