

**FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN  
PERILAKU BERKENDARA AMAN (SAFETY RIDING)  
PADA KURIR POS SEPEDA MOTOR DI PT. POSINDONESIA  
CABANG ERLANGGA SEMARANG2017**

**Septi Wulandari ,Siswi Jayanti, Baju Widjasena**

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat  
Universitas Diponegoro

Email: [Septiwulandari05@gmail.com](mailto:Septiwulandari05@gmail.com)

**Abstract :** *Safety riding is a behavior in driving safely to prevent traffic accidents. Factors that can cause traffic accidents are driver, vehicle, road, and environment (weather). According to research's initial surveys, 61.1% courier admits that they have ever violated traffic rules and 33.3% have been in accidents while working. The purpose of this research is to analyze factors that affecting safety riding behavior on motorcycle courier in POS Indonesia at Erlangga, Semarang. The design of this research using quantitative research with cross sectional design study. The population of this research are 123 motorcycle couriers with 54 people as sample which using incidental sampling technique. Independent variable in this research are knowledge, attitude, motivation, driving experience period, availability of safety equipments, vehicle condition, the role of co-workers, and safety riding variable. This research using questionnaire. Statistical analysis is using Chi Square test. The result of this research shows that 42.6% couriers are driving recklessly and 57.4% couriers behave safely while driving. According to Chi Square analysis, variable that related to safety riding behavior are knowledge (p-value:0.054), attitude (p-value:0.007), motivation (p-value:0.000), and role of co-workers (p-value:0.016). Researcher suggest to gives safety riding training to increase courier's knowledge and skill and monitoring the properness condition of motorcycle.*

**Keywords :** *safety riding, courier's post*

## A. PENDAHULUAN

*Safety riding* adalah perilaku mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berkaitan mengenai tatacara berkendara yang aman, perlengkapan yang harus ada saat berkendara dan kondisi kendaraan yang memungkinkan untuk digunakan.<sup>3</sup>

*Safety Riding* dilakukan untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. Inti dari *safety riding* itu sendiri adalah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan lain.

Faktor-faktor yang menjadi penyebab dari kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan (sarana prasarana) dan faktor lingkungan (cuaca).<sup>4</sup>

Pada era globalisasi seperti ini perkembangan pembangunan perekonomian masyarakat terus meningkat salah satunya dibidang persaingan perindustrian dan perdagangan barang dan jasa. Guna memperlancar distribusi pengiriman barang dan jasa ke seluruh pelosok tanah air bahkan juga dari dalam ke luar negeri maka kini semakin banyak jasa pihak atau perusahaan yang mengkhususkan bisnisnya dalam bidang pengiriman barang dan jasa. Salah satu penyedia layanan jasa pengiriman di Indonesia adalah PT. Pos Indonesia (Persero) yang merupakan BUMN milik pemerintah Indonesia yang bergerak di bidang pelayanan atau pengiriman pos. Jasa pengiriman paket barang dan surat secara langsung oleh petugas pengantar paket atau yang biasa disebut dengan kurir menggunakan sepeda motor.

Mobilitas pengiriman yang tinggi turut meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas pada kurir selama perjalanan. Terlebih adanya tuntutan pengiriman paket barang dan surat kepada *customer* yang mengharuskan sampai dengan tepat waktu dan juga alamat pengiriman yang berbeda-beda setiap harinya menambah beban kerja seorang kurir selama perjalanan mengantarkan paket barang dan surat. Oleh karena itu kedisiplinan kurir dalam mematuhi aspek keselamatan berkendara selama mengantarkan paket menjadi sangat penting dilakukan agar tetap selamat selama perjalanan.

Angka fatalitas kecelakaan jalan di Indonesia cukup tinggi. Korps Lalu Lintas Polri menyebutkan ada 31.234 korban kecelakaan yang meninggal dunia pada 2010 dan pada tahun 2011 meningkat menjadi 32.657 orang. Tingginya angka korban kecelakaan yang meninggal dunia ini karena disiplin berlalu lintas masih rendah, 90% kecelakaan karena faktor manusia. Sebanyak 10% sisanya dibagi rata antara kondisi jalan dan rambu lalu lintas serta faktor kendaraan.<sup>1</sup> Data Departemen Perhubungan tahun 2011, diperoleh informasi bahwa 72% dari kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia melibatkan sepeda motor.<sup>2</sup> Sudah seharusnya berkendara aman (*safety riding*) dilakukan oleh setiap pengendara sepeda motor baik dalam jarak jauh maupun jarak dekat.

Berdasarkan penelitian terdahulu tahun 2011, dikatakan bahwa faktor yang mempengaruhi berkendara aman pada pengendara ojek salah satunya adalah pengetahuan, dari hasil kajian pengetahuan pengendara ojek sepeda motor masih kurang sebesar 20%, ini berarti pemahaman

berkedara yang aman masih kurang dan hal itu memungkinkan terjadinya perilaku berkendara yang tidak aman.<sup>5</sup>

Berdasarkan observasi awal masih ditemukan perilaku yang tidak aman seperti hanya memasang satu buah spion, keadaan ban yang licin serta pemakaian alat pelindung diri yang tidak lengkap. Hasil wawancara pendahuluan yang dilakukan kepada 10 orang kurir pos, 6 kurir mengatakan pernah mengalami kecelakaan saat bekerja mengantarkan paket barang dan surat selain itu 8 orang kurir pos mengaku pernah melanggar lalu lintas saat bekerja.

Oleh karena itu peneliti tertarik untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada kurir pos sepeda motor PT. Pos Indonesia cabang Erlangga Semarang.

## B. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif bersifat *deskriptif* dengan metode *cross sectional* atau studi potong lintang. Populasi dalam penelitian ini sebesar 123 orang dengan sampel yang diambil sebanyak 54 orang kurir pos. Metode pengambilan sampel secara insidental (*incidental sampling*)

Analisis data yang dilakukan adalah analisis univariat dan bivariat. Analisis univariat dilakukan untuk mendapatkan gambaran distribusi frekuensi dari variabel dependen dan independen. Sedangkan analisis bivariat digunakan untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat. Analisis bivariat dilakukan menggunakan uji *chi square* (CI: 95%)

## C. HASIL DAN PEMBAHASAN

### Karakteristik Responden

Penelitian ini dilakukan pada 54 kurir pos sepeda motor PT. Pos Indonesia Cabang Erlangga Semarang. Didapatkan umur kurir pos pada usia 20 sampai dengan 35 tahun sebesar 33 orang (61,1%). Berdasarkan jenjang pendidikan terakhir sebagian besar kurir pos berada pada tingkat pendidikan SMA/SMK sebesar 87,0%.

### Perilaku *Safety Riding*

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 54 orang kurir yang dijadikan sebagai responden terdapat 42% kurir yang tidak berperilaku aman dan 57,4% kurir yang berperilaku aman dalam berkendara. Perilaku *safety riding* dilakukan tidak hanya saat berkendara namun juga sebelum berkendara dan sesudah berkendara.

Perilaku sebelum berkendara pada kurir pos diketahui sebesar 27,8% kurir pos tidak memanaskan mesin motor sebelum berkendara. Memanaskan mesin 1-2 menit sebelum berkendara berfungsi untuk melumasi mesin dan menjaga agar mesin lebih awet dengan begitu kondisi kendaraan dapat terjaga dengan baik sehingga kondisi sepeda motor aman dan tidak membahayakan saat digunakan. Kemudian sebesar 22,2% responden tidak mengatur posisi spion sebelum berkendara serta sebesar 27,8% kurir pos mengaku tetap berkendara walaupun keadaan tubuh sedang tidak fit.

Perilaku *safety riding* saat berkendara, terkait APD saat berkendara sebesar 100% responden telah menggunakan helm SNI. sebesar 64,8% responden tidak menggunakan masker dan sarung tangan saat berkendara.

Penggunaan masker dan sarung berguna bagi keamanan dan kesehatan pengendara. Penggunaan masker berfungsi melindungi pengendara dari polusi udara sehingga dapat terhindar dari gangguan pernapasan dan infeksi saluran pernapasan seperti ISPA sedangkan penggunaan sarung tangan berfungsi melindungi tangan pengendara

Perilaku setelah berkendara salah satunya adalah dengan melakukan servis rutin dan penggantian oli sesuai jadwal yang ditentukan dari dealer atau sesuai dengan ketentuan pada buku pedoman atau *manual handbook* yang berasal perusahaan sepeda motor. Pada penelitian ini diketahui sebesar 40,7% tidak melakukan servis rutin sesuai jadwal dan sebesar 27,8% tidak mengganti oli secara rutin. Servis rutin dilakukan sebagai upaya untuk menjaga kualitas kendaraan tetap baik serta mendeteksi komponen kendaraan yang tidak berfungsi semestinya agar tidak membahayakan saat sepeda motor digunakan, semakin jauh jarak tempuh sepeda motor maka penggantian oli yang harus dilakukan juga harus lebih sering.<sup>6</sup>

#### **Pengetahuan Safety Riding**

Pengetahuan merupakan hasil dari pengindraan terhadap suatu objek tertentu seperti melalui pengelihatian, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Pengetahuan yang dimiliki seseorang mempunyai intensitas yang berbeda-beda yang secara umum dibagi menjadi 6 tingkatan yaitu tahu, memahami, aplikasi, analisis, sintesis dan evaluasi.<sup>7</sup>

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan diketahui bahwa sebesar 57,4% kurir pos memiliki pengetahuan yang kurang

baik terhadap *safety riding* dan 42,6% memiliki pengetahuan yang baik terhadap *safety riding*. Berdasarkan hasil tabulasi silang menunjukkan bahwa responden dengan perilaku *safety riding* yang tidak aman lebih banyak pada yang memiliki pengetahuan *safety riding* yang tidak baik sebesar 54,8% dibanding dengan responden yang memiliki pengetahuan *safety riding* baik sebesar 26,1%. Hasil uji *chi square* menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dan perilaku *safety riding*.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya oleh Melisa Arini tahun 2013, yang menyebutkan terdapat hubungan bermakna antara pengetahuan yang dimiliki oleh pengendara ojek sepeda motor dengan perilaku *safety riding*.<sup>5</sup>

Adanya hubungan antara pengetahuan dan perilaku *safety riding* ini karena semakin luas pengetahuan seseorang maka semakin positif perilaku yang dilakukannya. Pengetahuan bermanfaat bagi seseorang dalam mengambil suatu keputusan terhadap suatu tindakan, semakin baik pengetahuan seseorang maka semakin bijak dalam mengambil keputusan dalam bertindak.<sup>8</sup>

#### **Sikap Safety Riding**

Sikap merupakan respon atau reaksi seseorang masih tertutup terhadap suatu objek atau stimulus. Sikap belum merupakan suatu tindakan atau aktifitas, namun merupakan predisposisi dari suatu tindakan.<sup>8</sup> Hasil penelitian yang dilakukan pada kurir pos PT. Pos Indonesia Cabang Erlangga Semarang diketahui sebesar 51,9% responden memiliki sikap positif terhadap *safety riding* dan 48,1% memiliki sikap negatif.

Pada pernyataan sikap positif sebagian besar responden menjawab dengan jawaban positif, yaitu setuju dan sangat setuju begitu juga pernyataan sikap negatif, responden lebih banyak menjawab dengan jawaban negatif, yaitu tidak setuju dan sangat tidak setuju.

Hasil tabulasi silang menunjukkan bahwa responden dengan perilaku *safety riding* yang tidak aman lebih banyak yang memiliki sikap negatif terhadap *safety riding* sebesar 61,5% dibandingkan dengan responden yang memiliki sikap positif terhadap *safety riding* sebesar 25,0%. Berdasarkan uji *chi square* pada sikap dan perilaku *safety riding*, diketahui bahwa terdapat hubungan antara sikap dan perilaku *safety riding*.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya oleh Melisa Arini tahun 2013 yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan bermakna antara sikap yang dimiliki oleh pengendara ojek sepeda motor dan perilaku *safety riding*.<sup>5</sup>

Adanya hubungan antara sikap dan perilaku *safety riding* karena sikap merupakan salah satu komponen yang dapat salah membentuk kecenderungan tindakan (*tend to behave*).<sup>7</sup> Dengan mengubah sikap seseorang maka dapat mengubah perilakunya dalam berlalu lintas.<sup>9</sup>

### **Motivasi Safety Riding**

Motivasi adalah kebutuhan yang dimiliki oleh setiap orang, motivasi dalam digolongkan menjadi 5 tingkatan, yaitu kebutuhan fisiologis (*physiological needs*), kebutuhan keamanan (*safety needs*), kebutuhan akan kasih sayang (*love needs*), kebutuhan akan

penghargaan dari orang lain/prestise (*esteem needs*), serta kebutuhan aktualitas diri (*self actualization needs*). Motivasi berperilaku aman dalam berkendara adalah alasan seseorang untuk bertindak dalam rangka memenuhi kebutuhan akan keselamatan dalam berkendara.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa sebesar 50% responden memiliki motivasi baik terhadap perilaku *safety riding* begitu juga sebesar 50% responden memiliki motivasi buruk terhadap *safety riding*. Hasil tabulasi silang diketahui responden dengan perilaku *safety riding* yang tidak aman lebih banyak pada yang memiliki motivasi buruk terhadap *safety riding* sebesar 66,7% dibandingkan dengan responden yang memiliki motivasi baik terhadap *safety riding* sebesar 18,5%.

Hasil uji *chi square* pada motivasi dan perilaku *safety riding*, diketahui bahwa terdapat hubungan antara motivasi dan perilaku *safety riding*. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya tahun oleh Perwitta Sari tahun 2015 yang menyebutkan ada hubungan bermakna antara motivasi mengenai *safety riding* pada pengguna sepeda motor Karanganyar dan perilaku disiplin dalam berlalu lintas.<sup>10</sup> Adanya hubungan antara motivasi dan perilaku *safety riding* karena jika seseorang memiliki motivasi tinggi terhadap keselamatan diri dalam berkendara maka akan mengambil tindakan atau berperilaku yang cenderung mewujudkan kebutuhannya akan rasa keselamatan dengan cara berperilaku aman (*safety riding*). Motivasi keselamatan diri timbul karena dorongan dari dalam diri

individu untuk menjamin bahwa dirinya dalam keadaan aman.<sup>11</sup>

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar kurir pos telah memiliki motivasi yang baik terhadap pentingnya menjaga keselamatan saat bekerja mengantarkan barang dan surat. Hal ini dapat dilihat dari motivasi kurir pos dalam berkendara dengan menggunakan helm, mematuhi rambu yang ada serta merawat kondisi kendaraan mereka karena mereka sadar akan pentingnya keselamatan berkendara.

### Peran Teman Kerja

Pengaruh teman kerja terlebih ditingkatkan umur dan kedewasaan yang hampir sama atau biasa disebut dengan teman sebaya. Pada dasarnya manusia memiliki keinginan untuk bersatu dengan masyarakat dan bersatu dengan alam, kemudian terbentuklah kelompok-kelompok sosial yang menempatkan individu dengan orang lain disekitarnya, dengan kelompok tersebut terjadilah pertukaran informasi yang akan mempengaruhi perilaku seseorang.<sup>12</sup>

Berdasarkan hasil penelitian diketahui 29 kurir pos (53,7%) membenarkan adanya peran teman kerja dalam praktik berkendara aman. Sedangkan 25 responden (46,3%) menyebutkan tidak adanya peran teman kerja dalam praktik berkendara aman. Peran teman kerja yang dimaksud disini adalah, peran dalam mencontohkan perilaku berkendara aman, peran untuk mengingatkan jika ada kondisi kendaraan yang tidak sesuai dan dapat menimbulkan bahaya, serta mengingatkan jika terdapat perilaku yang tidak aman.

Hasil tabulasi silang diketahui responden dengan perilaku *safety riding* yang tidak aman

menyebutkan tidak ada pengaruh teman kerja sebesar 60,0% dibanding dengan responden yang menyebutkan ada pengaruh teman kerja sebesar 27,6%. Berdasarkan uji *chi square* pada peran teman kerja dan perilaku *safety riding*, diketahui bahwa terdapat hubungan antara peran teman kerja dan perilaku *safety riding*.

Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya oleh Dine wahyu tahun 2015 yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara pengaruh teman sebaya pada mahasiswa pengendara sepeda motor dan perilaku *safety riding*.<sup>13</sup> Adanya hubungan pengaruh teman kerja dengan perilaku seseorang dikarenakan perilaku manusia adalah sebagai suatu fungsi dari interaksi antara individu dengan lingkungannya dan lingkungannya tersebut seperti budaya, keluarga, teman-teman, dan kelompok-kelompok social serta pengaruh-pengaruh lain yang dialami memainkan peran yang cukup besar dalam membentuk perilaku seseorang.<sup>14</sup>

### Masa Berkendara

Masa berkendara merupakan lamanya kerja sebagai kurir di PT. Pos Indonesia Cabang Erlangga Semarang dari awal hingga saat penelitian ini dilakukan. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa kurir pos memiliki masa kerja pada 1-10 tahun yaitu sebesar 43 orang (79,6%) dan yang memiliki masa kerja 11-20 tahun sebesar 11 orang (20,4%). Hasil tabulasi silang diketahui responden dengan perilaku *safety riding* yang tidak aman lebih banyak pada yang memiliki masa berkendara 11-20 tahun sebesar 45,5% dibandingkan dengan responden yang memiliki masa

berkendara 1-10 tahun sebesar 41,9%. Berdasarkan uji *chi square* pada masa berkendara dan perilaku *safety riding*, diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara masa berkendara dan perilaku *safety riding*.

Hal ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Nurtanti tahun 2002 yang menyebutkan bahwa proporsi pengendara yang berperilaku tidak aman akan menurun seiring bertambahnya pengalaman atau masa kerja.<sup>15</sup> Tidak adanya hubungan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding* mungkin diakibatkan karena adanya perbedaan tingkat pengetahuan, keterampilan dan kesadaran kurir pos antara yang memiliki masa kerja 10-20 tahun dengan masa kerja 1-10 tahun.

### Kondisi Kendaraan

Kondisi kendaraan yang laik jalan sesuai dengan yang tercantum pada pasal 285 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yaitu 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 alur ban. *Safety riding* menjelaskan bahwa pentingnya kondisi kendaraan yang dipersiapkan sebelum berkendara. Penerapan *safety riding* pada kondisi kendaraan antara lain pengecekan rem, ban, instrumen lampu, dan kaca spion.<sup>16</sup>

Berdasarkan hasil penelitian diketahui sebesar 54,7% responden memiliki kondisi kendaraan yang sesuai standar dan sebesar 42,6% memiliki kondisi kendaraan yang tidak sesuai standar.

Hasil tabulasi silang diketahui responden dengan perilaku *safety*

*riding* yang tidak aman lebih banyak pada yang memiliki kondisi kendaraan yang tidak sesuai standar sebesar 56,5%. Dibanding dengan responden yang memiliki kendaraan sesuai standar sebesar 32,3%. Berdasarkan uji *chi square* pada kondisi kendaraan dan perilaku *safety riding*, diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dan perilaku *safety riding*.

Hasil penelitian tersebut tidak sesuai dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Melisa tahun 2013 menyebutkan terdapat hubungan yang bermakna antara kondisi kendaraan penegndara ojek sepeda motor dengan perilaku berkendara aman.

Kondisi kendaraan tidak berhubungan dengan perilaku *safety riding* dapat dilihat dari kecenderungan masih ada sebesar 32,3% kurir yang kondisi sepeda motornya tidak sesuai standar namun tetap berperilaku aman dalam berkendara. Namun berdasarkan penelitian yang telah dilakukan terdapat kurir yang belum melakukan servis berkala dan mengganti oli rutin, sehingga masih ada kendaraan yang kondisinya tidak sesuai standar. ketidaksesuaian itu harusnya segera diperbaiki dan dikontrol melalui servis rutin kendaraan, terlebih PT. Pos Indonesia telah menganggarkan dana khusus untuk perawatan kendaraan. Karena melalui servis rutin dapat diketahui komponen apa yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya untuk segera ditangani agar tidak menimbulkan celaka selama berkendara. Pemeliharaan kendaraan yang penting dilakukan seperti rem, ban, dan lampu menjadi faktor utama pencegahan terjadinya kecelakaan.<sup>16</sup>

### Ketersediaan APD

Alat Pelindung Diri selama berkendara digunakan untuk melindungi pengendara dari paparan yang dapat menimbulkan gangguan pada kesehatan dan keselamatan selama berkendara. APD yang dimaksud berupa helm SNI, jaket, masker, sarung tangan, sepatu.<sup>9</sup>

Berdasarkan hasil penelitian diketahui 63,0% responden memiliki APD yang lengkap dan sebaliknya 37,0% tidak memiliki APD lengkap. Ketidakeengkapan APD yaitu pada 35,2% tidak memiliki masker dan 5,6% tidak memiliki sarung tangan.

Hasil tabulasi silang diketahui responden dengan perilaku *safety riding* yang tidak aman lebih banyak yang memiliki APD lengkap sebesar 44,1% dibanding dengan responden yang memiliki APD tidak lengkap sebesar 40,0%. Berdasarkan uji *chi square* pada ketersediaan APD dan perilaku *safety riding*, diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara ketersediaan APD dan perilaku *safety riding*.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya oleh Melisa Arini tahun 2013 yang menyebutkan terdapat hubungan bermakna antara ketersediaan APD yang dimiliki oleh pengendara ojek sepeda motor dengan perilaku *safety riding*. Tidak adanya hubungan dapat diketahui dari adanya kecenderungan meskipun sebagian besar kurir memiliki APD berkendara yang lengkap namun dalam praktiknya masih terdapat 64,8% responden yang tidak menggunakan sarung tangan dan masker saat berkendara.

Kurir pos tidak menggunakan masker dan sarung tangan karena penggunaan sarung tangan dan masker masih dianggap APD tidak terlalu berpengaruh seperti halnya

helm, jaket ataupun sepatu, selain itu karena kurir merasa penggunaan APD seperti masker dan sarung tangan mengganggu kenyamanan dan kemudian terdapat juga sebagian kurir tidak menggunakan masker dan sarung tangan juga karena mereka tidak memilikinya. Meskipun masker dan sarung tangan tidak mencegah terjadinya kecelakaan namun penggunaannya dapat melindungi pengendara dari paparan panas, polusi udara yang dapat mengganggu kesehatan.

### D. KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan mengenai "Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* pada Kurir Pos Sepeda Motor di PT. Pos Indonesia Cabang Erlangga Semarang" disimpulkan sebagai berikut :

1. Karakteristik responden atau kurir pos memiliki usia 20-35 tahun sebesar 61,1%, berada di tingkat pendidikan SMA/SMK sebesar 87%.
2. Masa mengendarai responden berkisar 1-10 tahun sebanyak 79,6% dan 11-20 tahun sebanyak 20,4 %
3. Responden yang memiliki perilaku *safety riding* yang aman sebesar 57,4%
4. Responden memiliki pengetahuan baik sebesar 57,4%, sikap yang positif sebesar 51,9% dan motivasi yang baik sebesar 50%
5. Responden dengan kondisi kendaraan yang sesuai sebesar 57,4%, yang memiliki ketersediaan APD lengkap sebesar 63%
6. Responden yang mengatakan terdapat peran teman kerja



terhadap perilaku *safety riding* sebesar 53,7%

7. Tidak terdapat hubungan yang bermakna antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding*
8. Pada faktor predisposisi terdapat hubungan antara pengetahuan dan perilaku *safety riding* terdapat hubungan antara sikap dan perilaku *safety riding* dan terdapat hubungan antara motivasi dan perilaku *safety riding*.
9. Pada faktor pemungkin tidak terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dan perilaku *safety riding* tidak terdapat hubungan antara ketersediaan APD dan perilaku *safety riding*.
10. Faktor penguat, terdapat hubungan bermakna antara peran teman kerja dan perilaku *safety riding*.

#### E. SARAN

- a. Bagi Kurir Pos
  1. Membiasakan melakukan pengecekan komponen kendaraan sebelum dan setelah berkendara.
  2. Melakukan servis berkala dan mengganti oli secara rutin untuk menjaga kondisi kendaraan tetap sesuai standar dan aman untuk digunakan.
- b. PT. Pos Indonesia
  1. Lebih memperinci peraturan terkait keselamatan berkendara bagi kurir, termasuk mengatur kewajiban memakai APD lengkap, kecepatan standar berkendara dalam mengantarkan paket,

kondisi kendaraan yang layak digunakan.

2. Melakukan kontrol terhadap kelayakan kendaraan (*work permit*), dan jika terdapat komponen kendaraan yang tidak sesuai standar tidak dizinkan untuk beroperasi mengantarkan paket.
3. Melakukan pelatihan *safety riding* kepada karyawan diawal penerimaan kerja.
- c. Bagi peneliti selanjutnya
  1. Gunakan metode indepth interview untuk menggali informasi lebih lengkap.
  2. Cari tahu penyebab sering terjadinya kecelakaan agar dapat dibuat intervensi sesuai penyebab kejadiannya.

#### F. DAFTAR PUSTAKA

1. Departemen Perhubungan. Angka Fatalitas Kecelakaan Jalan di Indonesia Cukup Tinggi. 2012. < <http://dephub.go.id/post/read/angka-fatalitas-kecelakaan-jalan-di-indonesia-cukup-tinggi15286>>. accessed on April, 7 2017.
2. Radar Semarang. Angka kecelakaan lalu lintas (Lakalantas) di Kota Semarang.2017.<<https://radarsemarang.com/2017/02/24/satlantas-bentuk-korban-laka/>>. accessed on April, 7 2017.
3. Sumiyanto, Andi.Pengaruh Sikap Individu dan Perilaku Teman Sebaya Terhadap Praktik Safety Riding Pada Remaja. Semarang.2013.
4. Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

5. Melisa, Arini. Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara Pada Pengendara Ojek di Universitas Indonesia. Depok : Universitas Indonesia. 2013.
6. Honda. Jadwal Servis Berkala Motor Honda. <[https://www.hondacengkareng.com/jadwal-servis-berkala-motor honda/](https://www.hondacengkareng.com/jadwal-servis-berkala-motor-honda/)> accessed on 11 Juli 2017.
7. Notoadmodjo, S. *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta : PT. Rineka Cipta. 2003.
8. Octaviani, Rowella. *Gambaran Pengetahuan, sikap, perilaku pada staf Pria di Universitas Indonesia*. 2009.
9. Ditjen Perhubungan Darat. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia*. Jakarta: Departemen Perhubungan
10. Perwita Sari, Bayu. *Hubungan Motivasi dan Disiplin Berlalu lintas*. Psikologi Universitas Muhamadiyah Surakarta. 2015.
11. Ikhsan, M. *Lalu Lintas Dan Permasalahannya*. Kuliah umum DIR LANTAS Polda DIY di MSTT Pasca Sarjana. UGM Yogyakarta. 2009.
12. Wilodati. *Pengaruh Teman Sebaya dengan Perilaku Bullying di Sekolah*. Jurnal sosietas. 2012.
13. Prima, Dine Wahyu. *Faktor-faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro*. Universitas Diponegoro. 2015.
14. Robert Krietner, Angelo Kinicki. *Organizational Behaviour*. Salemba Empat: Jakarta. 2013
15. Nurtanti. *Gambaran perilaku pengendara sepeda motor di jalan Arteri Margonda Depok terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas*. FKM Universitas Indonesia. 2002
16. CDC. *Motorcycle Safety Foundation (Safety Riding)*. 2005.