

**STUDI KETRAMPILAN BERKENDARA TERHADAP PERILAKU
AMAN BERKENDARA PADA TARUNA STIMART “AMNI”
SEMARANG**

Andar Sri Sumantri

STIMART 'AMNI' Semarang

Email : andarsrisumantri85@gmail.com

ABSTRACT

Safety driving is one of the issues that always get serious attention is every country. Based on a survey done by ADB-ASEAN on Andrew Ruspali 2014, Indonesia is number 9 out of to 10 in handling the victim's survival which considered to be very little. According to a research by Agus Aji Samekto (2009) stated that most accident victims in Semarang is 15-21 years old whom generally students and the vehicle involved were motorcycles. The purpose of this research was to know the influence of driving attitude to safety driving behavior. The object of this research was the student of STIMART “AMNI” Semarang.

Keywords : *Safety Driving Competency, Safety Driving Behavior, Students of STIMART “AMNI” Semarang*

ABSTRAK

Keselamatan berkendara merupakan salah satu masalah yang selalu mendapatkan perhatian serius di setiap negara. Kinerja keselamatan lalu lintas jalan di Indonesia dari survei yang dilakukan ADB-ASEAN dalam Andrew Ruspanah tahun 2014, berada pada peringkat ke-9 dari 10 negara. Ini menunjukkan bahwa penanganan masalah keselamatan akibat kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia belum banyak dilakukan. Penelitian Agus Aji Samekto (2009) menyebutkan bahwa jumlah terbesar korban kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang dan didominasi oleh kelompok usia 15-21 tahun, pada umumnya adalah pelajar atau mahasiswa. Dimana jumlah kendaraan terbesar yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor. Keselamatan berkendara merupakan salah satu masalah yang selalu mendapatkan perhatian serius di setiap negara. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh sikap berkendara terhadap perilaku aman berkendara. Pada penelitian ini objek yang diambil adalah semua taruna-taruni STIMART “AMNI” Semarang yang aktif terdaftar.

Kata kunci : *Perilaku Aman Berkendara, Keterampilan Berkendara*

1. Pendahuluan

Keselamatan berkendara merupakan salah satu masalah yang selalu mendapatkan perhatian serius di setiap negara. Disamping itu juga keselamatan berkendara merupakan hal yang selalu diinginkan setiap pengguna jalan, bayangkan hampir setiap hari waktu kita habis hanya untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain oleh karena itu pemahaman tentang keselamatan berkendara merupakan hal yang wajib dimiliki oleh semua pengguna jalan. Hal ini merupakan upaya yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. (Helmy Gani, 2014)

Kinerja keselamatan lalu lintas jalan di Indonesia dari survei yang dilakukan ADB-ASEAN dalam Andrew Ruspanah tahun 2014, berada pada peringkat ke-9 dari 10 negara. Ini menunjukkan bahwa penanganan masalah keselamatan akibat kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia belum banyak dilakukan. Karena itu, Indonesia harus bekerja keras dan segera melakukan berbagai program serta tindakan untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas.

Perilaku aman berkendara mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi diri sendiri maupun orang lain. Perilaku manusia merupakan hasil dari segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan. Perilaku aman seseorang dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu usia, pendidikan, pengalaman, keterampilan berkendara, pengetahuan, persepsi, sikap, kondisi jalan raya, kondisi

lingkungan, dan stabilitas emosi. (Gineung Cynthia Utari, 2010).

Yamamoto (2008) dalam Gineung Cynthia Utari (2010), mengatakan bahwa edukasi mengenai safety riding diperlukan mengingat minimnya pengetahuan para pengendara sepeda motor akan faktor-faktor penting keselamatan dan kenyamanan berkendara di jalan raya. Hal ini sejalan dengan pendapat Kepala Bidang Pengembangan Pendidikan Kecakapan Hidup dan Kesehatan Pusat Pengembangan Kualitas Jasmani Departemen Pendidikan Nasional, Purnomo Ananto (2008) dalam Gineung Cynthia Utari (2010), menurutnya pengetahuan tentang keselamatan berkendara di jalan perlu diberikan kepada pengendara, khususnya pelajar dengan cara dimasukkan dalam kurikulum pendidikan kesehatan dan jasmani ataupun diberikan melalui pendidikan ekstrakurikuler. Jika pendidikan tentang keselamatan berkendara di jalan tidak disosialisasikan lebih lanjut maka dampaknya peluang pelajar menjadi korban kecelakaan di jalan raya akan semakin besar.

Sikap merupakan salah satu faktor yang diduga mempengaruhi perilaku. Departemen Perhubungan (2008) dengan mengubah sikap seseorang maka dapat mengubah perilakunya dalam berlalu lintas. Berdasarkan hasil analisis Gineung Cynthia Utari (2010) diketahui terdapat hubungan yang bermakna antara Keterampilan Berkendara dengan perilaku aman berkendara. Menurut Brown dalam Gineung Cynthia Utari (2010), persepsi mempengaruhi perilaku atau pengambilan keputusan seseorang, Persepsi merupakan penilaian seseorang terhadap sesuatu. Persepsi risiko berarti penilaian seseorang terhadap bahaya yang akan

dihadapinya. Persepsi secara umum berbeda dengan persepsi risiko keselamatan. Perbedaan ini ada dalam hal faktor yang mempengaruhi. Penilaian risiko ini dilakukan seseorang secara sadar di dalam proses berpikir. (Muhammad Ridho, 2012).

J. Ohkubo dalam Gineung Cynthia Utari (2010), yaitu keterampilan mengemudi seseorang mempengaruhi kemampuan mengemudi yang aman disamping juga faktor-faktor lain yang saling berkaitan. Berdasarkan penelitian Nurtanti (2002), diketahui bahwa proporsi individu yang mempunyai keterampilan mengemudi akan cenderung berpengaruh terhadap perilaku baik. Hal ini sejalan berdasarkan hasil analisis Gineung Cynthia Utari (2010), diketahui terdapat hubungan yang bermakna antara keterampilan mengemudi mahasiswa Universitas Gunadarma Bekasi dengan perilaku keselamatan berkendara.

Sekolah Tinggi Maritim dan Transpor “AMNI” adalah sebuah Perguruan Tinggi Swasta di bidang Maritim dan Transpor yang berada di jalan Soekarno-Hatta, No.180, Semarang. Perguruan tinggi yang terletak dipinggir jalan raya sebagai jalan arteri. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani (angkutan) utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk (akses) dibatasi secara berdaya guna. Dengan demikian kejadian kecelakaan yang tidak diduga bisa saja terjadi. Hal ini dikarenakan perilaku pengendara yang tidak menerapkan keselamatan berkendara (*safety riding*). Contoh kasus pada hari Selasa, 26 April 2016 terjadi kecelakaan yang menewaskan pengendara roda dua yang di tabrak oleh kendaraan roda empat di jalan arteri Soekarno-Hatta.

Kejadian kecelakaan juga melibatkan taruna STIMART “AMNI” hari Senin, 9 November 2015, menurut keterangan warga bahwa taruna ini memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi tanpa memperhatikan keselamatan dan kondisi jalan. Perilaku lain dari taruna yang tidak memperhatikan keselamatan berkendara yaitu tidak menggunakan helm, berkendara dari arah yang berlawanan saat pergi dan pulang dari kampus dan berboncengan lebih dari 2 orang.

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas maka penulis tertarik untuk mengambil judul Studi ketrampilan Berkendara terhadap perilaku aman berkendara pada Taruna Stimart “AMNI” Semarang

2. Pembahasan

Perilaku aman berkendara

Menurut KBBI dalam Muhammad Ridho (2012), perilaku berarti tanggapan atau reaksi individu terhadap rangsangan atau lingkungan. Dalam pengertian umum perilaku adalah segala perbuatan atau tindakan yang dilakukan makhluk hidup dan pada dasarnya perilaku dapat diamati melalui sikap dan tindakan. Namun demikian tidak berarti bahwa perilaku hanya dapat dilihat dari sikap dan tindakannya. Perilaku juga dapat bersifat potensial, yakni dalam bentuk pengetahuan, motivasi dan persepsi. (Yuda Rizky, 2009).

Dalam teori penelitian Gineung Cynthia Utari (2010) perilaku manusia merupakan hasil dari segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan. Akan tetapi, dalam memberikan respons sangat tergantung pada karakteristik atau faktor-faktor lain dari individu yang

bersangkutan. Definisi lain perilaku menurut Ayubi (2002) dalam Resmawan adalah apa yang dikerjakan oleh organism, yang dapat diamati secara langsung (*overt behavior*), ataupun yang tidak dapat diamati secara langsung (*covert behavior*).

Perilaku keselamatan berkendara mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi diri sendiri maupun orang lain. Perilaku aman seseorang dapat dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal antara lain meliputi persepsi, sikap, keyakinan, perasaan, nilai seseorang. Sedangkan faktor eksternal yang mempengaruhi munculnya perilaku aman meliputi pelatihan, kepatuhan terhadap peraturan, komunikasi, penghargaan dan pengakuan, dan pengawasan secara aktif (Gineung Cynthia Utari, 2010)

Dilihat dari bentuk respons terhadap stimulus ini, maka perilaku dapat dibedakan menjadi dua: (Yuda Rizky, 2009)

1. Perilaku tertutup (*covert behavior*)
Respons seseorang terhadap stimulus dalam bentuk terselubung atau tertutup (*covert*). Respons atau reaksi terhadap stimulus ini masih terbatas pada perhatian, persepsi, pengetahuan/kesadaran, dan belum dapat diamati secara jelas oleh orang lain.
2. Perilaku terbuka (*overt behavior*)
Respons seseorang terhadap stimulus dalam bentuk tindakan nyata atau terbuka. Respons terhadap stimulus tersebut sudah jelas dalam bentuk tindakan atau praktik (*practice*, yang dengan

mudah dapat diamati atau dilihat oleh orang lain.

Keselamatan adalah kondisi aman, kondisi dimana dapat terlindungi secara fisik, social, spiritual, financial, politik, emosional pekerjaan, psikis, pendidikan atau berbagai konsekuensi dari kegagalan, kerusakan, kesalahan, kecelakaan atau berbagai kejadian lain yang tidak diinginkan. (Helmy Gani, 2014). Keselamatan berkendara adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat budaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara demi menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi disekitar kita. (Novita Chrussiawanti, 2015).

Keselamatan berkendara mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain, agar dapat terhindar dari kecelakaan lalu lintas. WHO kesehatan adalah keadaan sejahtera sempurna secara fisik, mental dan sosial dan tidak hanya bebas dari penyakit atau ketidak mampuan. Secara tradisional kesehatan adalah bebas dari penyakit atau rasa sakit. Keselamatan adalah bagian dari tujuan teknik lalu lintas yang meliputi keamanan, kenyamanan, dan keekonomisan dalam transportasi orang dan barang (UU RI No.22, 2009). Diperlukan sebuah sistem yang lebih menyeluruh sehingga pengendara kendaraan bermotor benar-benar sadar dan paham akan pentingnya menjaga dan membudayakan keselamatan di jalan raya. Konsep *safety riding* kemudian dikembangkan menjadi *defensive driving*, merupakan pengembangan

lebih lanjut dari *safety riding* yang sudah ada dimana terdapat empat kunci utama prinsip *defensive driving* tersebut yaitu: (Eni Mahawati, 2015)

- a. **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.
- b. **Kesadaran (*Awarness*)**, adalah penguasaan diri dalam berkendara. Pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dan memiliki prosedur berkendara dengan baik, benar, dan aman akan selalu terdorong untuk tertib pada peraturan yang ada. Selain itu, pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dalam berkendara tidak akan bersikap membahayakan.
- c. **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.
- d. **Antisipasi atau menjaga segala kemungkinan (*Anticipation*)**, sikap ini penting karena sebagai pengendara, antisipasi yang tepat terhadap sesuatu yang terjadi saat berkendara akan

mempengaruhi keselamatan berkendara.

Penerapan *safety riding* yang harus dipakai sebagai pendukung keselamatan berkendara kendaraan roda dua sebagai berikut (Sambodo, 2010 dalam Novita Chrussiawanti, 2015)

1. **Pelindung kepala**
Menggunakan helm full face kaca bening yang mana setiap menggunakannya harus mengunci kaitannya. Melarang keras penggunaan helm “cetok” half face.
2. **Selalu mengecek dan membawa surat-surat kendaraan.** Contoh: SIM, STNK, KTP dan kopiannya.
3. **Selalu mengecek kondisi motor (pengecekan standar) sebelum melakukan perjalanan.**
4. **Selalu membawa jas hujan yang bukan model ponco setiap berkendara.**
5. **Menggunakan kelengkapan standar motor.** Contoh : kelayakan dan kelengkapan spion, lampu rem, lampu sein, lampu malam dan klakson. Melarang keras lampu rem yang menyilaukan (putih).
6. **Tidak membawa barang kendaraan yang melebihi ketentuan, tidak melebihi lebar stang dan tinggi kepala.**
7. **Mentaati semua peraturan lalu lintas yang berlaku di jalan.** Contoh : berpindah jalur dan berbelok menggunakan spion dan lampu sein.

Setiap perlengkapan dan syarat lain dalam berkendara tersebut wajib ditaati setiap kita berada di atas motor, baik jarak pendek menengah dan jauh.

Keterampilan Berkendara

Seorang pengendara yang kurang terampil dalam mengendarai sepeda motor dapat saja mengalami suatu kecelakaan meskipun sedang berkendara di jalan yang tidak terdapat pengguna jalan lainnya. Pengendara pada tingkat ini tidak benar-benar menguasai sepeda motor yang sedang dikendarainya sehingga hal-hal kecil saja dapat membuatnya terlibat dalam sebuah kecelakaan. Pengendara yang kurang terampil akan berkendara dalam perasaan yang tidak yakin atau tidak percaya diri sehingga gerakan tubuh pengendara dan kendaraannya akan sulit dipahami oleh pengguna jalan lainnya.

Kurang terampilnya seseorang dalam mengendarai sepeda motor bisa disebabkan beberapa hal, seperti seseorang yang baru belajar mengendarai sepeda motor atau seseorang mengendarai sepeda motor dengan jenis yang berbeda dari yang biasa dikendarai, contoh seseorang yang biasa mengendarai sepeda motor standard dan tidak pernah menggunakan jenis lainnya tiba-tiba mengendarai sepeda motor jenis skutik (skuter otomatis) atau sebaliknya. Keterampilan adalah kecakapan yang dihubungkan dengan tugas yang dimiliki dan digunakan oleh seseorang pada waktu tertentu. Kemampuan dan keterampilan memainkan peranan utama dalam berperilaku dan prestasi individu (Mujiyanto, 2003).

Menurut Purnomo (2008) dalam Gineung Cynthia Utari (2010) program pelatihan safety riding penting diberikan sedini mungkin agar pengendara, khususnya pelajar tidak hanya sekadar tahu, tetapi juga terampil menggunakan sepeda motor sehingga angka kecelakaan di jalan raya bisa ditekan. Pendapat tersebut sejalan dengan Polri (2008) dalam Gineung Cynthia Utari (2010) yang mengatakan pelatihan safety riding

perlu dilaksanakan agar meningkatkan keterampilan mengemudi pengendara. Dengan demikian, pengendara akan lebih memahami tentang cara-cara berkendara yang baik dan benar.

Kemampuan dalam mengendalikan (Mengendarai/Mengemudi) kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor di jalan raya akan berpengaruh besar terhadap situasi lalu lintas, keterampilan mengendalikan kendaraan merupakan suatu keharusan yang mutlak demi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaraan lalu lintas baik bagi pengemudi/pengendara kendaraan tersebut maupun pengguna jalan lainnya. (Muhamad Ikhsan, MH, 10 Juni 2009).

Lisensi terhadap kemampuan dalam mengendalikan kendaraan diwujudkan secara formal melalui Surat Izin Mengemudi yang dikeluarkan oleh SATPAS Polri sesuai dengan peruntukan kendaraan bermotor yang dikemudikan/dikendarai oleh pengguna jalan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi Bab VII tentang Pengemudi. (Muhamad Ikhsan, MH, 10 Juni 2009).

Keterampilan mengendalikan (Mengendarai/Mengemudi) kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor diperoleh melalui serangkaian pelatihan sebelum mengajukan Lisensi keterampilannya (SIM), secara formal khusus untuk kendaraan bermotor setiap pemohon SIM diwajibkan telah memiliki keterampilan

Mengemudikan kendaraan bermotor yang dapat diperoleh baik melalui lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi maupun tidak

melalui lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi yang berarti pemohon telah melalui proses pelatihan keterampilan sebelum dilanjutkan proses pengujian keterampilannya untuk mendapatkan SIM. (Muhamad Ikhsan, MH, 10 Juni 2009).

Teori Harold Laswell terhadap keselamatan berkendara roda dua yaitu kursus keselamatan berkendara dalam meningkatkan keterampilan berkendara. Kursus keselamatan berkenda terbagi menjadi dua macam pelajaran. Yang pertama berupa teori. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.43 Tahun 1993 pada Bab VIII tentang tata cara berlalu lintas yang dijadikan materi adalah :

1. Tata cara melewati kendaraan adalah Pengemudi yang akan melewati kendaraan lain harus mempunyai pandangan bebas dan menjaga ruang yang cukup bagi kendaraan yang dilewatinya. Pengemudi mengambil lajur atau jalur jalan sebelah kanan dari kendaraan yang dilewati. Dalam keadaan tertentu pengemudi dapat mengambil lajur atau jalur jalan sebelah kiri dengan tetap memperhatikan keselamatan lalu lintas. Pengemudi harus memperlambat kendaraan saat sedang melewati.
2. Tata cara membelok adalah Pengemudi yang akan membelok berbalik arah, harus mengamati situasi lalu lintas didepan, samping dan belakang kendaraan dan wajib memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat lengannya. Pengemudi yang akan pindah lajur atau bergerak kesamping, harus mengamati situasi lalu lintas didepan, samping dan belakang

kendaraan serta memberikan isyarat. Pengemudi dapat langsung belok ke kiri pada setiap persimpangan jalan, kecuali ditentukan lain oleh rambu-rambu atau alat pemberi isyarat lalu lintas pengatur belok kiri.

3. Tata cara memperlambat kendaraan adalah Pengemudi yang akan memperlambat kendaraannya, harus mengamati situasi lalu lintas di samping dan belakang kendaraan serta memperlambat kendaraan dengan cara yang tidak membahayakan kendaraan lain.
4. Posisi kendaraan di jalan adalah Pada jalur yang memiliki dua atau lebih lajur searah, kendaraan yang kecepatan lebih rendah daripada kendaraan lain harus mengambil lajur sebelah kiri. Pada jalur searah yang terbagi atas dua atau lebih lajur, gerakan perpindahan kendaraan ke lajur lain harus memperhatikan situasi kendaraan di depan, samping dan belakang serta membri isyarat dengan lampu penunjuk jalan.
5. Mengetahui jarak antara kendaraan adalah Pengemudi pada waktu mengikuti atau berada di belakang kendaraan lain, wajib menjaga jarak dengan kendaraan yang berada di depannya.
6. Berhenti dan parkir adalah Setiap jalan dapat dipergunakan sebagai tempat berhenti atau parkir apabila tidak dilarang oleh rambu-rambu atau marka atau tanda-tanda lain atau di tempat-tempat tertentu.
7. Peringatan dengan bunyi penggunaan lampu adalah Isyarat

8. Peringatan dengan bunyi yang berupa sirine hanya dapat digunakan oleh:
 - a. Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas termasuk kendaraan yang diperbantukan untuk keperluan pemadam kebakaran.
 - b. Ambulans yang sedang mengangkut orang sakit.
 - c. Kendaraan jenazah yang sedang mengangkut jenazah
 - d. Kendaraan petugas penegak hukum tertentu yang sedang melaksanakan tugas.
 - e. Kendaraan petugas pengawal kendaraan kepala Negara atau pemerintah asing yang menjadi tamu.
9. Kecepatan maksimum dan minimum adalah Kecepatan maksimum yang diizinkan untuk kendaraan sepeda motor adalah 100 kilometer per jam. Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, dapat ditetapkan kecepatan maksimum yang lebih rendah dari kecepatan maksimum yang telah diizinkan.

Selain itu, ada petunjuk bagaimana memilih helm yang tepat dan aman saat berkendara. Pelajaran kursus keselamatan berkendara yang kedua adalah praktek. Praktek dilakukan sesuai dengan teori yang diberikan dengan mengendarai motor langsung. Berdasarkan hasil analisis Gineung Cynthia Utari (2010), diketahui terdapat hubungan yang bermakna antara keterampilan mengemudi mahasiswa Universitas Gunadarma Bekasi dengan perilaku safety riding. Dengan demikian, semakin baik keterampilan mengemudi responden maka semakin aman perilaku

responden dalam berkendara sepeda motor.

Menurut Sullivan & Meister dalam Gineung Cynthia Utari (2010) kemampuan seseorang dalam mengemudi dengan aman ditentukan oleh faktor yang saling berkaitan, salah satu diantaranya adalah keterampilan mengemudi untuk mengendalikan arah kendaraan yang dikemudikan. Berikut adalah beberapa cara ideal keterampilan yang harus dilakukan oleh pengendara motor :

1. Saat berkendara pandangan mata harus lurus kedepan dan berkonsentrasi. Banyak orang kadang melihat ke speedometer karena ingin melihat kecepatannya.
2. Posisi berkendara yang perlu diperhatikan adalah posisi pinggul yang tidak tepat. Saat berkendara, ada yang pinggulnya bergerak ke kanan, ke kiri, ke belakang atau menunduk. Itu sebenarnya salah, yang benar pinggul harus tetap lurus tegak. Punggung dan bahu juga harus lurus, tangan membentuk sudut kurang lebih 60 derajat dan jangan kaku.
3. Jika perjalanan yang ditempuh relatif jauh, posisi kedua lutut diupayakan menghimpit badan motor dan kedua kaki juga harus berpijak pada pijakkan kaki.
4. Posisi pergelangan tangan menggenggam di tengah grip, sudut pergelangan tangan mengepal dengan sudut rata di tangan.

Hal ini sesuai dengan pernyataan J. Ohkubo dalam Gineung Cynthia Utari (2010), yaitu keterampilan mengemudi seseorang mempengaruhi kemampuan mengemudi yang aman disamping juga faktor-faktor lain yang saling berkaitan. Berdasarkan penelitian

Nurtatnti (2002), diketahui bahwa proporsi individu yang mempunyai keterampilan mengemudi akan cenderung berpengaruh terhadap perilaku baik.

3. Penutup

Pengaruh keterampilan berkendara tersebut seperti ketrampilan dalam menjalankan sepeda motor di jalan raya, dan juga kepemilikan SIM C, mengikuti pelatihan tentang keselamatan berkendara, dan harus memiliki percaya diri yang tinggi ini yang mempengaruhi perilaku aman saat berkendara sepeda motor seseorang khususnya taruna-taruni di STIMART “AMNI” Semarang. Pengetahuan dan ketrampilan berkendara mempengaruhi perilaku aman saat berkendara. Pengaruh pengetahuan berkendara tersebut seperti pengetahuan tentang keselamatan berkendara, pengetahuan tentang berlalu lintas, dan memeriksa kendaraan terlebih dahulu sebelum bepergian ini yang mempengaruhi perilaku aman saat berkendara sepeda motor seseorang khususnya taruna-taruni STIMART “AMNI”.

Disarankan bagi Instansi khususnya STIMART “AMNI” Semarang diharapkan untuk menerapkan atau mengadakan pelatihan keselamatan berkendara sepeda motor secara berkala di kampus untuk meningkatkan keterampilan berkendara dan perilaku aman taruna-taruni saat berkendara. Bagi pihak Kepolisian dan DISHUBKOMINFO untuk memberikan penyuluhan tentang keselamatan berkendara sepeda motor bagi pelajar, mahasiswa dan masyarakat demi terciptanya perilaku aman saat berkendara dan meminimalisir tingkat kecelakaan. Dan taruna-taruni STIMART “AMNI” Semarang lebih

meningkatkan pengetahuan berkendara, sikap berkendara, persepsi risiko dan diharapkan mengikuti pelatihan tentang keselamatan berkendara demi meningkatkan keterampilan saat berkendara dari pihak/instansi yang mengadakannya seperti kampus STIMART “AMNI”, pihak Kepolisian, DISHUBKOMINFO dan pihak/instansi lain yang mengadakan pelatihan keselamatan berkendara supaya menjadi pelopor keselamatan saat berkendara.

Daftar Pustaka

- Agung, Ivan Muhammad. 2014. Model Perilaku Pengendara Berisiko Pada Remaja. *Jurnal Psikologi Integratif*, Vol. 2, No. 2, Halaman 35-41, Fakultas Psikologi UIN Suska, Riau
- Arikunto, Suharsimi. 2002. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Edisi Revisi Jakarta: PT Rineka Cipta
- Astuti, Indah Dwi. 2014. Analisis Penerapan Perilaku Aman Berkendara pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor di Kawasan UNSRI Indralaya Tahun 2014. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sriwijaya, Palembang
- Chrussiawanti, Novita. 2015. Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Kepatuhan Safety Riding Remaja di SMA Negeri 2 Sukoharjo. *Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Kusuma Husada*, Surakarta
- Gani, Helmy. 2014. *Persepsi Siswa Pengendara Sepeda Motor*

- Terhadap Keselamatan Berkendara di Kota Makassar. Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin, Makassar
- Handry. 2014. Kesadaran Pentingnya Disiplin Berkendara Masih Kurang. Dinhubkominfo.jatengprov.go.id
- Ikhsan, Muhamad. 2009. Kuliah Umum DIR LANTAS Polda DIY di MSTT Pasca Sarjana UGM Yogyakarta. Direktorat Lalu Lintas Polda DIY, Yogyakarta
- Mahawati, Eni. 2015. Analisis Faktor Resiko Keamanan Berkendara Sebagai Database Surveilans Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja (Studi Kasus pada Siswa Sma dan Mahasiswa di Kota Semarang). Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro, Semarang.
- Ridho, Muhammad. 2012. Hubungan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Pemakaian Helm pada Mahasiswa Universitas Indonesia Depok Tahun 2012. Fakultas Kesehatan Masyarakat Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Depok
- Rizki, Yuda. 2009. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Aman Berkendara (Safety Driving) pada Pengemudi Taksi di PT> “X” Pool “Y” Tahun 2009. Sarjana Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, Depok
- Samekto, Agus Aji. 2009. Studi Tentang Karakteristik Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Semarang. Sekolah Tinggi Maritim dan Transpor “AMNI” Pusat Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat, Semarang
- Utari, Gineung Cynthia. 2010. Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa terhadap Peilaku Keselatan Berkendara (Safety Riding) di Universitas Gunadarma Bekasi Tahun 2009. Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Jakarta