



**FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN
PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA
(*SAFETY RIDING*) PADA MAHASISWA
(Studi pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015)**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat
Untuk memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat

Oleh:

Mutiara Hikmatul Azizah
NIM. 6411411011

**JURUSAN ILMU KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS ILMU KEOLAHRAGAAN
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG
2016**

ABSTRAK

Mutiara Hikmatul Azizah

Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa (Studi pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2009-2015)

xiv + 156 halaman + 15 tabel + 2 gambar + 22 lampiran

Safety riding adalah perilaku mengendarai sepeda motor dengan mengutamakan keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lain. Data dari Satlantas Polrestabes Semarang tahun 2014, sebanyak 42.712 yang terkena tilang berstatus pelajar dan mahasiswa. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa. Jenis penelitian menggunakan metode analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Sampel penelitian sebanyak 350 responden dan pengambilan sampel menggunakan *accidental sampling*. Hasil penelitian diperoleh sebesar 57,4% berperilaku *safety riding* yang aman dan 42,6% tidak aman. Berdasarkan analisis data menggunakan *chi-square* diperoleh variabel yang berhubungan adalah pengetahuan (*p-value* 0,044), sikap (*p-value* 0,038), persepsi (*p-value* 0,022), dan peran teman sebaya (*p-value* 0,043). Sedangkan variabel yang tidak berhubungan adalah keikutsertaan pelatihan (*p-value* 0,757). Saran yang diberikan adalah diadakan pelatihan dan sosialisasi dari pihak terkait mengenai *safety riding* dilingkungan kampus untuk meningkatkan kesadaran, kepedulian serta keterampilan mahasiswa dalam mengendarai sepeda motor.

Kata Kunci : *Safety Riding*; Mahasiswa

Kepustakaan : 47 (2005-2015)

ABSTRACT

Mutiara Hikmatul Azizah

Factors Related to Safety Riding among Students (Case Study among Students in FMIPA UNNES 2008-2015)

xiv + 156 pages + 15 table + 2 image + 22 attachments

Safety riding is riding a motorcycle with behavior give priority to the safety of themselves or other road users. Data from Satlantas Polrestabes Semarang by 2014, a total of 42,712 being hit by a speeding ticket be students. The purpose of this research is to know the factors related to the behavior of safety riding on students. This type of research using the method of analytic approach of cross sectional. As many as 350 respondents research sample and sampling using accidental sampling. The research results obtained amounted to 57.4% behave safety riding safe and 42.6% unsafe. Based on data analysis using chi square-related variables are obtained for knowledge (p-value 0,044), attitude (p-value of 0,038), perception (p-value 0,022), and the role of peers (0,043 p-value). While unrelated variables is training participation (p-value 0,757). The advice given is held training and socialization from related parties about safety riding Campus surroundings to increase awareness, concern and student skills in riding a motorcycle.

Keywords: Safety Riding, Student

Literature : 47 (2005-2015)

PERNYATAAN

Dengan ini penulis menyatakan bahwa skripsi yang berjudul "**Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pada Mahasiswa (Studi Pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015)**" adalah hasil pekerjaan saya sendiri dan di dalamnya tidak terdapat karya yang pernah digunakan untuk memperoleh gelar sarjana di suatu perguruan tinggi dan lembaga pendidikan lainnya. Pengetahuan yang diperoleh dari hasil penelitian manapun yang belum atau tidak diterbitkan, sumbernya dijelaskan di dalam daftar pustaka. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah.

Semarang, April 2016



Penyusun

PENGESAHAN

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Sidang Ujian Skripsi Fakultas Ilmu Keolahragaan Universitas Negeri Semarang, Skripsi atas nama Mutiara Hikmatul Azizah, NIM. 641141011, dengan judul "Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa (Studi Pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015)",

Pada hari : Rabu

Tanggal : 18 Mei 2016

Panitia Ujian

Sekretaris,



Prof. Dr. Tandiyo Rahayu, M.Pd
NIP. 19610320 198403 1 001

Irwan Budiono, S.K.M., M.Kes (Epid)
NIP. 19751217 200501 1 003

Dewan Penguji

Tanggal
Persetujuan

Ketua Penguji
(Penguji I)

1. Drs. Herry Koesyanto, M.S
NIP. 19580122 198601 1 001

2/6-16

Anggota Penguji
(Penguji II)

2. Muhammad Azinar, S.K.M., M.Kes
NIP. 19820518 201212 1 002

22/6-16

Anggota Penguji
(Penguji III)

3. Eram Tunggul Pawenang, S.K.M., M.Kes
NIP. 19740928 200312 1 001

20/6-16

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Kesuksesan tidak akan datang padamu, kaulah yang harus datang mencarinya (Marva Collins)
2. Kita tidak akan pernah tahu bila kita tidak pernah memulai (Howard Zinn)
3. Kamu tahu mutiara? Untuk menjadi bentuk yang indah, dia mengalami proses tekanan yang dahsyat. Begitupun kehidupan, tiap tekanan yang hebat dalam sebuah ujian akan membentuk kita menjadi pribadi yang lebih kuat.

Persembahan

1. Ayahanda (Mustadi) dan Ibu (Nawangsih), serta adikku (Intan Rizky Nur Afifah dan Permata Zahratunnisa) tercinta yang senantiasa memberikan kasih sayang, dukungan, perhatian serta rangkaian doa terbaik untuk setiap langkahku
2. Almamater UNNES

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan nikmat-Nya yang senantiasa tercurah sehingga tersusunlah skripsi “**Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa (Studi pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015)**”. Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak berupa saran, bimbingan, maupun petunjuk dan bantuan dalam bentuk lain, maka penulis menyampaikan terimakasih kepada:

1. Dekan Fakultas Ilmu Keolahragaan Universitas Negeri Semarang, Ibu Prof. Dr. Tandiyo Rahayu, M.Pd, atas Surat Keputusan penetapan Dosen Pembimbing Skripsi.
2. Ketua Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Keolahragaan Universitas Negeri Semarang, Bapak Irwan Budiono, S.KM., M.Kes, atas persetujuan penelitian.
3. Pembimbing, Bapak Eram Tunggul Pawenang, S.KM., M.Kes, atas arahan, bimbingan dan masukannya dalam penyusunan skripsi ini.
4. Penguji I, Bapak Drs. Herry Koesyanto, M.S, atas saran dan masukannya dalam perbaikan penyusunan skripsi ini.
5. Penguji II, Bapak Muhammad Azinar, S.KM., M.Kes atas saran dan masukannya dalam perbaikan penyusunan skripsi ini.
6. Pendamping Akademik, Bapak Drs. Sugiharto, atas dampingan dan bimbingan sejak awal hingga akhir perkuliahan.
7. Bapak dan Ibu Dosen serta Staf Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Keolahragaan Universitas Negeri Semarang, atas bekal ilmu, bimbingan serta bantuannya.
8. Dekan Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Negeri Semarang, Bapak Prof. Dr. Zaenuri, S.E., M.Si, Akt, atas ijin penelitian.
9. Ayahanda (Mustadi) dan ibunda (Nawangsih) tercinta atas do’a, motivasi, semangat, bimbingan dan kasih sayangnya selama penyusunan skripsi ini.

10. Adikku tersayang (Intan Rizky Nur Afifah dan Permata Zahratunnisa), atas do'a, dan semangatnya dalam penyusunan skripsi ini.
11. Keluarga Kost Priangan (Bapak/Ibu/Umi Kost, Indri, Yuli, Isna, dan Tari), atas do'a, semangat, bantuan dan motivasinya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
12. Teman Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat Angkatan 2011, Teman Peminatan KLKK, Teman Rombel 1, atas kebersamaan, semangat keakraban, dan motivasinya dalam penyusunan skripsi ini.
13. Semua pihak yang terlibat yang tidak dapat disebutkan satu persatu, atas bantuan dalam penyelesaian skripsi ini.

Semoga amal baik dari semua pihak mendapat pahala yang berlipat dari Allah SWT.

Disadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu kritik dan saran dari semua pihak sangat diharapkan guna penyempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini bermanfaat.

Semarang, April 2016

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Abstrak	ii
Abstract	iii
Lembar Pernyataan.....	iv
Lembar Pengesahan	v
Motto dan Persembahan	vi
Kata Pengantar	vii
Daftar Isi.....	ix
Daftar Tabel	xii
Daftar Gambar.....	xiii
Daftar Lampiran	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1.Latar Belakang	1
1.2.Rumusan Masalah	6
1.3.Tujuan Penelitian	7
1.4.Manfaat Penelitian	8
1.5.Keaslian Penelitian.....	9
1.6.Ruang Lingkup Penelitian.....	10
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA.....	12
2.1. Landasan Teori.....	12
2.1.1. Kecelakaan Lalu Lintas.....	12
2.1.1.1. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas	12
2.1.1.2. Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas	13
2.1.1.3. Dampak Kecelakaan Lalu Lintas	13
2.1.1.4. Faktor Resiko Kecelakaan Lalu Lintas	14
2.1.2. Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>)	17
2.1.2.1. Definisi Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>).....	17
2.1.2.2. Atribut yang Harus Digunakan Saat Berkendara Sepeda Motor	20

2.1.2.3. Tata Cara Bersepeda Motor di Jalan	23
2.1.2.4. Syarat Mengemudikan Sepeda Motor	24
2.1.2.5. Perilaku yang Berbahaya Bersepeda Motor di Jalan.....	26
2.1.3. Teori Perilaku.....	28
2.1.3.1. Definisi Perilaku.....	28
2.1.3.2. Faktor yang Mempengaruhi Perilaku	30
2.1.3. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)	36
2.1.4.1. Pengetahuan	36
2.1.4.1. Sikap.....	37
2.1.4.1. Persepsi.....	37
2.1.4.1. Peran Teman Sebaya	38
2.1.4.1. Keikutsertaan Pelatihan.....	39
2.2. Kerangka Teori.....	41
BAB III. METODE PENELITIAN	42
3.1. Kerangka Konsep	42
3.2. Variabel Penelitian	43
3.2.1. Variabel Bebas	43
3.2.2. Variabel Terikat	43
3.2.3. Variabel Terikat	43
3.3. Hipotesis Penelitian.....	44
3.4. Definisi Operasional dan Skala Pengukuran Variabel	45
3.5. Jenis dan Rancangan Penelitian	47
3.6. Populasi dan Sampel	47
3.6.1. Populasi.....	47
3.6.2. Sampel.....	48
3.7. Sumber Data.....	49
3.7.1. Data Primer	49
3.7.2. Data Sekunder	49
3.8. Instrumen Penelitian dan Teknik Pengambilan Data	50
3.8.1. Instrumen Penelitian	50

3.8.2. Teknik Pengambilan Data.....	53
3.9. Prosedur Penelitian.....	53
3.9.1. Pra Penelitian	53
3.9.2. Penelitian.....	54
3.9.3. Paska Penelitian	54
3.11. Teknik Pengolahan dan Analisis Data	54
3.10.1. Teknik Pengolahan Data	54
3.10.2. Analisis Data	55
BAB IV. HASIL PENELITIAN.....	57
4.1. Gambaran Pelaksanaan Penelitian	57
4.2. Hasil Penelitian	57
4.2.1. Karakteristik Responden.....	57
4.2.2. Analisis Univariat	60
4.2.3. Analisis Bivariat.....	63
BAB V. PEMBAHASAN	70
5.1. Pembahasan.....	70
5.2. Hambatan dan Keterbatasan Penelitian	81
BAB VI. PENUTUP	83
6.1. Kesimpulan	83
6.2. Saran.....	83
Daftar Pustaka	85
Lampiran	91

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Keaslian Penelitian	9
Tabel 3.1 Definisi Operasional dan Skala Pengukuran.....	45
Tabel 4.1 Distribusi Umur Responden.....	58
Tabel 4.2 Distribusi Angkatan Responden	58
Tabel 4.3 Distribusi Pengalaman Berkendara Responden	59
Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengetahuan	60
Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Sikap	61
Tabel 4.6 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Persepsi	61
Tabel 4.7 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Peran Teman Sebaya..	62
Tabel 4.8 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Keikutsertaan Pelatihan	62
Tabel 4.9 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Perilaku	63
Tabel 4.10 Hasil Uji <i>Chi-Square</i> Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>).....	64
Tabel 4.11 Hasil Uji <i>Chi-Square</i> Hubungan antara Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>).....	65
Tabel 4.12 Hasil Uji <i>Chi-Square</i> Hubungan antara Persepsi dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>).....	66
Tabel 4.13 Hasil Uji <i>Chi-Square</i> Hubungan antara Peran Teman Sebaya dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>)	67
Tabel 4.14 Hasil Uji <i>Chi-Square</i> Hubungan antara Keikutsertaan Pelatihan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>)	68
Tabel 4.15 Rekapitulasi Hasil Penelitian	69

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kerangka Teori.....	41
Gambar 3.1. Kerangka Konsep	42

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. SK Pembimbing.....	92
Lampiran 2. <i>Ethical Clearance</i>	93
Lampiran 3. Surat Ijin Penelitian ke Kesbangpol Kota Semarang	94
Lampiran 4. Surat Ijin Penelitian dari Fakultas ke FMIPA UNNES	95
Lampiran 5. Surat Ijin Penelitian dari Kesbangpol Kota Semarang	96
Lampiran 6. Surat Ijin Penelitian dari FMIPA UNNES	98
Lampiran 7. Surat Keterangan Selesai Melakukan Penelitian	99
Lampiran 8. Lembar Penjelasan dan Persetujuan Responden	100
Lampiran 9. Kuesioner.....	102
Lampiran 10. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas	105
Lampiran 11. Data Responden Penelitian.....	110
Lampiran 12. Rekapitulasi Pengetahuan.....	114
Lampiran 13. Rekapitulasi Sikap.....	119
Lampiran 14. Rekapitulasi Persepsi.....	123
Lampiran 15. Rekapitulasi Peran Teman Sebaya	127
Lampiran 16. Rekapitulasi Keikutsertaan Pelatihan	131
Lampiran 17. Rekapitulasi Perilaku	134
Lampiran 18. Rekap Data Penelitian	140
Lampiran 19. Output Normalitas Data.....	146
Lampiran 20. Output Analisis Univariat.....	140
Lampiran 21. Output Analisis Bivariat.....	153
Lampiran 22. Dokumentasi Penelitian.....	159

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Kecelakaan lalu lintas jalan raya merupakan permasalahan yang semakin lama menjadi semakin majemuk dan semakin serius. Hal ini dapat dilihat dengan adanya peningkatan jumlah kecelakaan dari tahun ke tahun. Kecelakaan lalu lintas ini tidak terlepas dari peran peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Dari tahun ke tahun perkembangan jumlah kendaraan di Indonesia semakin meningkat yakni pada tahun 2009 jumlah kendaraan sepeda motor mencapai 52.767.093 unit, tahun 2010 mencapai 61.078.188 unit, tahun 2011 mencapai 68.839.341 unit, tahun 2012 mencapai 74.613.566 unit dan tahun 2013 mencapai 83.390.073 unit (Ditjen Hubdat, 2014:477).

Di Indonesia jumlah kecelakaan lalu lintas jalan raya dari tahun ke tahun semakin meningkat yakni pada tahun 2009 kejadian kecelakaan lalu lintas mencapai 62.960 kecelakaan, tahun 2010 mencapai 109.319 kecelakaan, tahun 2011 mencapai 109.776 kecelakaan, tahun 2012 mencapai 117.949 kecelakaan dan tahun 2013 mencapai 100.106 kecelakaan (Ditjen Hubdat, 2014:478).

Di Provinsi Jawa Tengah jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tahun 2008 mencapai 9.964 kecelakaan, tahun 2009 mencapai 7.907 kecelakaan, tahun 2010 mencapai 15.291 kecelakaan dan tahun 2011 mencapai 18.657 kecelakaan (Ditjen Perhubungan Darat, 2013:31).

Banyaknya kecelakaan lalu lintas di wilayah Polda Jawa Tengah Res. Semarang tahun 2013 mencapai 568 kecelakaan dengan jumlah korban meninggal sebanyak 126 orang, luka berat sebanyak 4 orang, dan luka ringan sebanyak 761 orang. Sedangkan wilayah ResTabes. Semarang tahun 2013 mencapai 957 kecelakaan dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 196 orang, luka berat sebanyak 49 orang dan luka ringan sebanyak 1.221 orang (BPS Prov. Jateng dan BAPPEDA Prov. Jateng, 2014:201).

Angka kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang ini termasuk peringkat ketiga berdasarkan jumlah kematian karena penyakit tidak menular sebanyak 67 kasus, setelah penyakit hipertensi sebanyak 423 kasus, dan diabetes mellitus sebanyak 187 kasus (Dinas Kesehatan Kota Semarang, 2015:59).

Data dari Puskesmas Sekaran, Gunungpati, Semarang tentang jumlah kecelakaan lalu lintas tercatat pada tahun 2013 sebanyak 196 orang, tahun 2014 sebanyak 161 orang, tahun 2015 sebanyak 152 orang, dan tahun 2016 tepatnya bulan Januari-Mei sebanyak 51 orang. Sedangkan data dari Klinik Graha Syifa Patemon, Gunungpati, Semarang tercatat pada tahun 2013 sebanyak 195 orang, tahun 2014 sebanyak 162 orang dan pada tahun 2015 sebanyak 140 orang.

Di beberapa daerah di Indonesia, kecelakaan lalu lintas lebih sering terjadi di kawasan pemukiman, yakni pada tahun 2014 sebanyak 78.317 kecelakaan, dengan jenis kecelakaan terbanyak adalah depan-depan sebanyak 22.733 kecelakaan dan didominasi oleh kalangan pelajar dan mahasiswa sebanyak 38.611 kecelakaan (Korlantas Polri, 2014:7).

Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yaitu faktor manusia sebesar 93,52%, faktor kendaraan sebesar 2,76%, faktor jalan sebesar 3,23%, dan faktor lingkungan sebesar 0,49%. Faktor dominan penyebab kecelakaan lalu lintas adalah manusia, dimana manusia sebagai pengendara memiliki faktor-faktor yang mempengaruhi dalam berkendara, yaitu faktor psikologis dan faktor fisiologis (Rifal, dkk, 2015:2).

Manusia seringkali melakukan tindakan tidak aman saat mengendarai motor seperti mengendarai dengan kecepatan tinggi, mendahului secara tiba-tiba, mengendarai melawan arah dan melanggar rambu lalu lintas. Satlantas Polrestabes Semarang mencatat ada 89.909 orang yang terkena tilang di Semarang pada tahun 2014. Dari jumlah tersebut berdasarkan kategori usia, pelanggaran lebih banyak terjadi pada usia 16-30 tahun yang mencapai 61.485 orang. Dan berdasarkan kategori profesi diketahui 42.712 diantaranya masih berstatus pelajar dan mahasiswa. Hasil tersebut menunjukkan bahwa pelajar dan mahasiswa dominan dalam kasus pelanggaran dibandingkan dengan profesi karyawan swasta, sopir, pegawai negeri sipil dan lainnya (Satlantas Polrestabes Semarang, 2015:1-3).

Jenis pelanggaran yang sering dilakukan antara lain tidak menggunakan helm sebanyak 16.100 kasus, tidak membawa surat-surat (SIM dan STNK) sebesar 14.405 kasus, melanggar marka rambu sebesar 8.157 kasus. Pelanggaran lainnya yaitu mengangkut penumpang lebih dari satu orang dewasa, melawan arus, kelengkapan kendaraan, dan tidak menyalakan lampu utama. Kejadian pelanggaran berhubungan dengan kurangnya pemahaman pelajar maupun mahasiswa dalam praktik *safety riding* (Satlantas Polrestabes Semarang, 2015:9).

Safety riding merupakan perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas yang didalamnya merupakan dasar pelatihan berkendara dengan memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang (Ariwibowo, 2013:4).

Safety riding seharusnya dilakukan oleh setiap orang yang mengendarai sepeda motor baik dalam jarak jauh maupun jarak dekat. Seringkali mahasiswa pergi ke kampus dengan tidak menggunakan helm karena mengendarai jarak dekat, mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi karena terlambat, hingga melawan arus agar mempersingkat waktu. Padahal jalanan memiliki resiko bahaya yang cukup mengancam keselamatan nyawa pengendara.

Pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Riyan Perwitaningsih (2013) pada 65 mahasiswa Universitas Dian Nuswantoro, Semarang diketahui bahwa sebanyak 33,8% pengetahuan responden masih kurang (penggunaan helm dan penggunaan lampu sein saat berkendara), 33,8% sikap responden masih kurang (penggunaan helm, penggunaan lampu sein dan penggunaan ponsel saat berkendara) dan 44,6% sikap responden masih kurang (pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara, penggunaan ponsel dan ketaatan pada peraturan di jalan raya). Hasil penelitian ini menyebutkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan praktik keselamatan berkendara.

Universitas Negeri Semarang merupakan universitas negeri di Ibukota Provinsi Jawa Tengah yang memiliki puluhan ribu mahasiswa yang berlalu lalang mengendarai sepeda motor setiap harinya dan FMIPA ini merupakan fakultas

yang dekat jalan raya. Berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan pada tanggal 30 Oktober 2015 pada 30 mahasiswa FMIPA UNNES didapatkan hasil sebanyak 50% responden pernah mengalami kecelakaan di sekitar kampus UNNES tepatnya ditikungan yang menurun. Pada umumnya kecelakaan yang terjadi menyebabkan luka ringan. Penyebab kecelakaan bervariasi namun didominasi oleh kelalaian pengendara seperti mengendarai kecepatan tinggi, kondisi motor yang tidak sesuai standar, mengendarai melawan arus, membelok tanpa menyalakan lampu sein, hingga mengangkut penumpang lebih dari satu orang

Selain itu, sebesar 40% responden berkendara lebih dari 10 km setiap harinya, 40% responden berkendara dengan kecepatan 80 km/jam, 100% responden tidak pernah mengikuti pelatihan *safety riding*, dan 100% responden mengaku pernah melanggar aturan lalu lintas.

Hasil studi pendahuluan juga menunjukkan, sebesar 76,7% responden tidak memeriksa kondisi mesin sebelum berkendara, 53,3% responden tidak membawa surat-surat (SIM/STNK), 63,3% responden tidak memakai helm standar saat berkendara, 73,3% responden tidak memakai jaket saat berkendara, 63,3% responden tidak memakai masker saat berkendara, 80% responden tidak memakai sarung tangan saat berkendara, 70% responden melewati marka jalan jika kondisi jalan macet, 73,3% responden berkendara dengan kecepatan diatas 80 km/jam jika kondisi jalan sepi, 43,3% responden menggunakan Hp/headset saat berkendara dan 70% responden mengobrol/bercanda saat berkendara.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa mahasiswa belum memperhatikan aspek keselamatan dalam berkendara yang nantinya dapat berpotensi untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas, khususnya pengendara sepeda motor.

Atas dasar permasalahan tersebut, peneliti tertarik untuk meneliti tentang “Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa (Studi pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015)”.

1.2 RUMUSAN MASALAH

1.2.1 Rumusan Masalah Umum

Faktor apa sajakah yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa (studi pada mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015)?

1.2.2 Rumusan Masalah Khusus

1. Adakah hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015?
2. Adakah hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015?
3. Adakah hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015?

4. Adakah hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015?
5. Adakah hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety riding* dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015?

1.3 TUJUAN

1.3.1 Tujuan Umum

Mengetahui beberapa faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa (studi pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015).

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015.
2. Untuk mengetahui hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015.
3. Untuk mengetahui hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015.

4. Untuk mengetahui hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015.
5. Untuk mengetahui hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety riding* dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015.

1.4 MANFAAT HASIL PENELITIAN

1.4.1 Bagi Peneliti

Sebagai sarana dalam menerapkan dan mengembangkan teori yang telah diperoleh selama perkuliahan, serta menambah wawasan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja.

1.4.2 Bagi FMIPA

Sebagai bahan untuk mengetahui gambaran mengenai perilaku berkendara pada mahasiswa dan memberikan informasi untuk meningkatkan pengetahuan mengenai pentingnya *safety riding* sebagai upaya keselamatan dalam berkendara.

1.4.3 Bagi Pembaca

Sebagai bahan informasi mengenai keselamatan berkendara serta dapat dijadikan masukan bagi peneliti lain yang berkaitan dengan perilaku *safety riding*.

1.5 KEASLIAN PENELITIAN

Keaslian penelitian dapat digunakan untuk membedakan penelitian yang dilakukan sekarang dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya (Tabel 1.1).

Tabel 1.1 Keaslian Penelitian

No	Judul Penelitian	Nama Peneliti	Tahun dan Tempat Penelitian	Rancangan Penelitian	Variabel Penelitian	Hasil Penelitian
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.	Hubungan Antara Pengetahuan dan Sikap Terhadap Praktik Keselamatan dan Kesehatan Berkendara Sepeda Motor Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat UDINUS Semarang Tahun 2013	Riyan Perwita ningsih	2013, Semarang	<i>Cross sectional</i>	Variabel bebas : pengetahuan, sikap Variabel terikat : praktik keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor	Ada hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap praktik keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa kesehatan masyarakat UDINUS Semarang
2.	Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik <i>Safety Riding Awareness</i> Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik	Raditya Ariwibowo	2013, Semarang	<i>Cross sectional</i>	Variabel bebas : umur, tingkat pendidikan, pengetahuan, sikap Variabel terikat : praktik <i>safety riding awareness</i>	Tidak ada hubungan antara umur dengan praktik <i>safety riding</i> pada pengendara ojek sepeda motor Ada hubungan antara tingkat pendidikan, pengetahuan dan sikap dengan praktik <i>safety riding</i> pada pengendara ojek sepeda motor

Beberapa hal yang membedakan penelitian ini dengan penelitian-penelitian sebelumnya adalah sebagai berikut :

1. Penelitian mengenai Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa (Studi pada Mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015 belum pernah dilakukan.
2. Variabel bebas yang berbeda dengan penelitian terdahulu, penelitian Riyan Perwitaningsih menggunakan variabel bebas pengetahuan dan sikap. Penelitian Raditya Ariwibowo menggunakan variabel bebas umur, tingkat pendidikan, pengetahuan dan sikap. Sedangkan pada penelitian ini variabel bebas yang digunakan adalah pengetahuan, sikap, persepsi, peran teman sebaya, dan keikutsertaan pelatihan *safety riding*.
3. Tempat dan waktu penelitian yang berbeda dari penelitian sebelumnya.

1.6 RUANG LINGKUP PENELITIAN

1.6.1 Ruang Lingkup Tempat

Penelitian ini dilakukan di Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam (FMIPA UNNES) Sekaran, Gunungpati, Semarang.

1.6.2 Ruang Lingkup Waktu

Penelitian ini dilakukan pada bulan Februari 2016.

1.6.3 Ruang Lingkup Keilmuan

Penelitian ini termasuk dalam ruang lingkup Ilmu Kesehatan Masyarakat khususnya di bidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja tentang Faktor

yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 LANDASAN TEORI

2.1.1 Kecelakaan Lalu Lintas

2.1.1.1 Definisi Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengungkapkan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Kecelakaan lalu lintas (KLL) merupakan salah satu masalah kesehatan masyarakat yang mempengaruhi semua sektor kehidupan. Gangguan akibat kecelakaan dan cedera saat ini menjadi salah satu masalah kesehatan masyarakat di Indonesia karena tingginya angka kejadian dan kematian akibat kecelakaan. Setiap tahun kejadian kecelakaan lalu lintas (KLL) menewaskan hampir 1,2 juta jiwa di seluruh dunia dan menyebabkan cedera lebih dari jutaan orang. Hasil Riskesdas menunjukkan adanya peningkatan proporsi kecelakaan akibat transportasi darat sebanyak hampir dua kali lipat pada tahun 2013 (47,7%) dari tahun 2007 (25,9%). Kecelakaan transportasi darat merupakan penyebab utama cedera di masyarakat (Dirjen P2PL 2014:175).

Dari beberapa definisi kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas jalan yang tidak

diduga dan tidak diinginkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan/atau kerugian harta benda pada pemiliknya (korban).

2.1.1.2 Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi kedalam 3 (tiga) golongan, yaitu:

1. Kecelakaan Lalu Lintas Ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
2. Kecelakaan Lalu Lintas Sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
3. Kecelakaan Lalu Lintas Berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

2.1.1.3 Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, dampak kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasi berdasarkan kondisi korban menjadi 3 (tiga), yaitu:

1. Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.

2. Luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu yang lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat jika sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.
3. Luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari.

2.1.1.4 Faktor Resiko Kecelakaan Lalu Lintas

Secara umum faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan diantaranya adalah:

2.1.1.4.1 Faktor Manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Selain itu, manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai bahkan ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk balapan (Rahardjo, 2014:80).

Faktor manusia disini termasuk pejalan kaki, penumpang sampai pengemudi. Faktor pengemudi ditemukan memberikan kontribusi 75-80% terhadap kecelakaan lalu lintas. Faktor manusia yang berada di belakang pengemudi ini memegang peranan penting. Karakteristik pengemudi berkaitan dengan keterampilan mengemudi, gangguan kesehatan (ngantuk, mabuk, letih, dll), dan kepemilikan SIM (Bustan, 2007:200).

Badan kesehatan dunia (WHO), pernah merilis bahwa dari seluruh kecelakaan yang terjadi di jalan raya, faktor kelalaian manusia (*human error*) memiliki kontribusi paling tinggi. Persentasenya mencapai 80-90% dibanding faktor ketidaklengkapan sarana kendaraan yang berkisar antara 5-10%, ataupun akibat kerusakan infrastruktur jalan sebesar 10-20% (Abubakar, 2012:18).

2.1.1.4.2 Faktor Kendaraan

Dalam hal ini adalah kendaraan tidak bermotor (sepeda, becak, gerobak, delman) dan kendaraan bermotor (sepeda motor, bemo, oplet, sedan, bus, truk) (Bustan, 2007:200).

Kondisi kendaraan yang kurang handal, juga bisa menjadi penyebab kecelakaan. Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah. Bisa juga peralatan yang sudah aus tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya (Abubakar, 2012:19)..

Faktor kendaraan yang paling sering adalah kelalaian perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi faktor kendaraan perawatan dan

perbaikan kendaraan diperlukan, disamping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler (Rahardjo, 2014:80).

2.1.1.4.3 Faktor Jalan

Faktor lain yang tak kalah perannya dalam setiap kasus kecelakaan adalah masih buruknya infrastruktur jalan. Seperti kondisi jalan yang rusak dan berlubang. Terlebih memasuki musim penghujan, dimana banyak dijumpai jalan rusak yang seringkali menjadi penyebab terjadinya kecelakaan (Abubakar, 2012:20).

Faktor jalan terkait dengan kecepatan, rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya median jalan, jarak pandang dan kondisi permukaan jalan, jalan yang rusak atau berlubang sangat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pemakai sepeda motor (Rahardjo, 2014:80)

2.1.1.4.4 Faktor Cuaca

Faktor cuaca disini dapat diduga dengan adanya kabut, hujan, jalan licin, yang akan membawa resiko kecelakaan lalu lintas (Bustan, 2007:201).

Faktor cuaca seperti hujan mempengaruhi kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, jarak pandang juga terpengaruh karena penghapus kaca tidak bisa bekerja secara sempurna atau lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap dan

kabut juga bisa mengganggu jarak pandang terutama di daerah pegunungan (Rahardjo, 2014:81).

2.1.2 Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

2.1.2.1 Definisi Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Safety riding adalah perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* merupakan dasar pelatihan berkendara lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety riding* didesain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara (Ariwibowo, 2013:4).

Safety riding merupakan suatu program untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas dengan memberikan pemahaman pada masyarakat bahwa berlalu lintas merupakan kegiatan yang menyangkut banyak aspek sehingga harus memperhatikan faktor keamanan dan keselamatan diri pribadi serta orang lain. Prioritas sasaran program *safety riding* antara lain melengkapi kendaraan dengan spion, lampu sein dan lampu rem (kelengkapan kendaraan), menggunakan helm standar dan memastikannya berbunyi klik (kelengkapan keselamatan), menyalakan lampu pada siang hari untuk kendaraan roda dua, menggunakan lajur kiri bagi Mobil Penumpang Umum (MPU) dan kendaraan roda dua (Puspitasari, 2013:193)

Dijelaskan dalam buku petunjuk tata cara bersepeda motor di Indonesia yang dikeluarkan oleh Ditjen Perhubungan Darat (2009) 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, persiapan berkendara dan perlengkapan yang tepat untuk keselamatan pengendara, serta mampu mengendalikan kecepatan dan keseimbangan dalam mengendarai kendaraan bermotor.

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 (UU RI No. 22 Tahun 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 4 (empat) kunci utama prinsip *defensive driving* tersebut, yaitu:

1. 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.
2. Kesadaran (*Awareness*), 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.

3. 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 (Mahawati, 2013:436).

Dengan demikian, ketika kita mengendarai kendaraan, maka haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain. Walaupun terasa sangat 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 (Ariwibowo, 2013:4).

2.1.2.2 Atribut yang Harus Digunakan Saat Berkendara Sepeda Motor

Untuk mengendarai kendaraan bermotor jenis sepeda motor juga diperlukan alat pelindung diri (APD) sepeda motor bagi pengendara sepeda motor yang gunanya untuk meningkatkan keamanan dalam mengendarai sepeda motor, berikut adalah tata cara bersepeda motor yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2009):

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).

Helm adalah bentuk perlindungan tubuh yang dikenakan di kepala dan biasanya dibuat dari metal atau bahan keras seperti kevlar, serat, resin atau plastik. Helm motor adalah helm yang digunakan untuk melindungi kepala bila terjadi kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Dari bentuknya, helm motor dapat dikelompokkan dalam 3 (tiga) jenis helm, yaitu helm separuh kepala (*half face*), helm tiga perempat (*open face*), dan helm penuh (*full face*). Dari ketiga jenis helm ini, helm *full face* adalah helm yang paling baik, karena seluruh kepala dilindungi dari benturan (Haryotedjo, 2012:43).

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, 2009:12).

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, 2009:14).

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, 2009:13).

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 (Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, 2013:41).

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 dan dapat menyangkut pada motor atau pada saat terjadi kecelakaan (Ditjen Perhubungan Darat, 2009:13).

2.1.2.3 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, 2013:51).

2.1.2.4 Syarat Mengemudikan Sepeda Motor

2.1.2.4.1 Memiliki Surat Ijin Mngemudi (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, 2014:55).

2.1.2.4.2 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, 2014:56).

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, 2013:51).

2.1.2.4.3 Menggunakan Perlengkapan Sepeda Motor

Demi keselamatan selama perjalanan gunakanlah jaket, kaos tangan, sepatu, rompi, dan perlengkapan lain pendukung keselamatan (Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, 2013:51).

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).

2.1.2.4.4 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, 2014:53).

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, 2013:51).

2.1.2.5 Perilaku yang Berbahaya Bersepeda Motor di Jalan

Mudahnya manuver sepeda motor dalam mengatasi kemacetan dan kepadatan jalan, membuat pengendara lupa akan beberapa perilaku berbahaya yang dapat berakibat fatal, diantaranya:

1. Pada dasarnya sepeda motor adalah kendaraan yang dirancang untuk memuat dua orang, baik dewasa maupun anak-anak. Akan tetapi fenomena yang terjadi

adalah banyak pengendara yang mengangkut penumpang berjumlah rata-rata antara 3 hingga 4 orang diatas satu sepeda motor.

2. Sepeda motor yang dipaksakan untuk mengangkut lebih dari dua orang, selain mengalami tekanan berlebih pada mesin, keseimbangan dan kestabilan kendaraan yang telah diperhitungkan perancang kendaraan menjadi terganggu, sehingga membahayakan pengendara dan penumpangnya.
3. Dalam penggunaannya, sepeda motor adalah alat yang diperuntukkan mengangkut orang, bukan untuk mengangkut barang. Akan tetapi banyak masyarakat yang tidak mengindahkan kenyataan itu bahkan memuat barang yang berlebihan.
4. Beban yang berlebihan dapat mengganggu keseimbangan motor, penguasaan pengendara akan kendaraannya dan mengurangi kemampuannya untuk mengantisipasi kendaraan lain.
5. Untuk memaksimalkan perlindungan dari kecelakaan, maka pengendara sepeda motor wajib menggunakan alat keselamatan tambahan yang dirancang untuk melindungi organ vital dari pengendara (kaos tangan, pelindung siku tangan dan kaki).
6. Tidak mengendarai sepeda motor dengan kecepatan melebihi ketentuan yang ada, tidak ngebut dan ugal-ugalan.
7. Rambu batas maksimal kecepatan yang ada di beberapa titik jalan menyatakan batas kecepatan maksimal yang sudah diperhitungkan dengan matang untuk menjaga keselamatan pengendara.

8. Bila sepeda motor dipacu dengan kecepatan diatas ketentuan yang ada, akan membahayakan pengendara itu sendiri dan pengguna jalan lain karena sepeda motor menjadi sulit dikendalikan dan menghindar dari benda yang ada di depannya.
9. Tidak mengendarai sepeda motor di lajur cepat dan lajur paling kanan dan tidak menyalip kendaraan didepannya melewati batas marka jalan yang tidak terputus (marka solid) ditengah jalan.
10. Tetap waspada dan memperhatikan kendaraan dibelakangnya lewat kaca spion ketika hendak membelok ataupun menyalip kendaraan didepannya. Tidak menyalip kendaraan dari arah kiri kendaraan didepannya.
11. Mengemudi dalam pengaruh alkohol dan narkoba dapat megakibatkan seseorang tidak dapat berkonsentrasi dengan baik bahkan seringkali timbul halusinasi yang berpengaruh buruk pada menurunnya kemampuan seseorang mempersepsikan kondisi jalan dan lingkungannya dengan baik ketika mengemudi yang pada akhirnya meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan (Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, 2013;52-55).

2.1.3 Teori Perilaku

2.1.3.1 Definisi Perilaku

Perilaku adalah aksi dari individu terhadap reaksi dari hubungan dengan lingkungannya. Perilaku baru terjadi apabila ada sesuatu rangsangan yang diperlukan untuk menimbulkan reaksi. Jadi, suatu rangsangan tertentu akan menghasilkan reaksi berupa perilaku tertentu (Adnani. 2011:82).

Dalam Teori Stimulus Organisme (SOR), penyebab terjadinya perubahan perilaku tergantung kepada kualitas rangsang (stimulus) yang berkomunikasi dengan organisme. Hosland, *et al* (1953) mengatakan bahwa perubahan perilaku pada hakikatnya adalah sama dengan proses belajar pada individu yang terdiri dari:

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

Dengan demikian, perilaku dapat berubah apabila stimulus (rangsang) yang diberikan benar-benar melebihi dari stimulus semula. Stimulus yang dapat melebihi stimulus semula ini berarti stimulus yang diberikan harus dapat meyakinkan organisme (Notoatmodjo, 2010:83).

Berdasarkan teori “S-O-R”, perilaku manusia dapat dikolompokkan menjadi 2 (dua), yaitu perilaku tertutup (*Covert behavior*) dan perilaku terbuka (*Overt behavior*). Perilaku tertutup (*Covert behavior*) merupakan respon seseorang terhadap stimulus dalam bentuk terselubung atau tertutup. Respon atau reaksi ini masih dalam batas perhatian, persepsi, pengetahuan/kesadaran atau sikap yang terjadi pada seseorang yang mendapat rangsangan. Sedangkan perilaku terbuka (*Overt behavior*) merupakan respon yang terjadi pada seseorang terhadap stimulus dalam bentuk nyata atau terbuka. Responnya dalam bentuk tindakan yang dapat diamati oleh orang lain (Fitriani, 2011:121).

2.1.3.2 Faktor yang Mempengaruhi Perilaku

Perilaku adalah hasil atau resultan antara stimulus (faktor eksternal) dengan respon (faktor internal) dalam subyek atau orang yang berperilaku tersebut. Dengan perkataan lain, perilaku seseorang atau subyek dipengaruhi atau ditentukan oleh faktor-faktor baik dari dalam maupun dari luar subyek (Notoatmodjo, 2005:59).

Teori Lawrence Green (1980) dalam Sokidjo Notoatmodjo (2012:18) menganalisis bahwa faktor perilaku dipengaruhi oleh 3 (tiga) faktor utama, yaitu faktor predisposisi (*predisposing factors*), faktor pemungkin (*enabling factors*) dan faktor penguat (*reinforcing factors*).

2.1.3.2.1 Faktor Predisposisi

Faktor predisposisi mencakup pengetahuan dan sikap masyarakat terhadap kesehatan, tradisi dan kepercayaan masyarakat terhadap hal-hal yang berkaitan dengan kesehatan, sistem nilai yang dianut masyarakat, tingkat pendidikan, tingkat sosial ekonomi dan sebagainya (Notoatmodjo, 2012:18).

1. Pengetahuan

Pengetahuan adalah hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah seseorang melakukan pengindraan terhadap suatu objek tertentu. Tanpa pengetahuan seseorang tidak mempunyai dasar untuk mengambil keputusan dan menentukan tindakan terhadap masalah yang dihadapi (Achmadi 2014:117).

Sebagian besar pengetahuan seseorang diperoleh melalui indera pendengaran (telinga), dan indera penglihatan (mata). Pengetahuan seseorang terhadap objek mempunyai intensitas atau tingkat yang berbeda-beda. Secara garis besarnya dibagi dalam 6 tingkatan pengetahuan, yaitu:

1. Tahu (*Know*). Tahu diartikan sebagai mengingat kembali (*recall*) terhadap suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Oleh sebab itu, tahu ini merupakan tingkat pengetahuan yang paling rendah.
2. Memahami (*Comprehension*). Memahami diartikan sebagai suatu kemampuan untuk menjelaskan secara benar tentang objek yang diketahui dan dapat menginterpretasikan materi tersebut secara benar.
3. Aplikasi. Aplikasi diartikan sebagai kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi dan kondisi yang sebenarnya.

4. Analisis. Analisis merupakan suatu kemampuan untuk menjabarkan materi atau suatu objek ke dalam komponen-komponen tetapi masih dalam suatu struktur organisasi dan ada kaitannya dengan yang lain.
5. Sintesis. Sintesis menunjukkan suatu kemampuan untuk meletakkan atau menghubungkan bagian-bagian dalam suatu bentuk keseluruhan baru.
6. Evaluasi. Evaluasi ini berkaitan dengan kemampuan untuk melaksanakan justifikasi atau penilaian terhadap suatu objek/materi (Notoatmodjo, 2005:50-52).

2. Sikap

Sikap merupakan reaksi atau respon seseorang yang masih tertutup terhadap suatu stimulus atau objek. Sikap tidak dapat langsung dilihat, tetapi hanya ditafsirkan terlebih dahulu dari perilaku yang tertutup. Sikap adalah reaksi yang bersifat emosional terhadap stimulus sosial (Adnani, 2011:80).

Newcomb dalam Notoatmodjo (2005:52) menyatakan bahwa sikap itu merupakan kesiapan atau kesediaan untuk bertindak dan bukan merupakan pelaksanaan motif tertentu. Sikap belum merupakan suatu tindakan (reaksi terbuka) atau aktivitas, akan tetapi merupakan predisposisi perilaku (tindakan) atau reaksi tertutup.

Menurut Allport dalam Tribowo (2013:21), menjelaskan bahwa sikap mempunyai 3 (tiga) komponen pokok, yaitu:

1. Kepercayaan (keyakinan), ide, dan konsep terhadap suatu objek.
2. Kehidupan emosional atau evaluasi terhadap suatu objek.

3. Kecenderungan untuk bertindak (*tend to behave*).

Ketiga komponen ini secara bersama-sama membentuk sikap yang utuh (*total attitude*), dimana pengetahuan, pikiran, keyakinan, dan emosi memegang peranan penting. Seperti halnya pengetahuan, sikap mempunyai tingkat-tingkat berdasarkan intensitasnya, yaitu:

1. Menerima (*Receiving*)

Menerima diartikan bahwa orang (subjek) mau dan memperhatikan stimulus yang diberikan (objek). Bila tidak ada perhatian terhadap objek berarti seseorang tidak bisa menerima.

2. Merespon (*Responding*)

Merespon merupakan memberikan jawaban apabila ditanya, mengerjakan, dan menyelesaikan tugas yang diberikan adalah suatu indikasi dari sikap. Karena dengan suatu usaha untuk menjawab pertanyaan atau mengerjakan tugas yang diberikan, terlepas dari pekerjaan itu benar atau salah, adalah berarti bahwa orang menerima ide tersebut. Bila tidak memenuhi tingkatan menerima, maka seseorang akan sulit merespon akan stimulus yang diberikan seseorang.

3. Menghargai (*Valuing*)

Menghargai bisa diartikan mengajak orang lain untuk mengerjakan atau mendiskusikan dengan orang lain terhadap masalah.

4. Bertanggung jawab (*Responsible*)

Bertanggung jawab disini adalah bertanggung jawab atas segala sesuatu yang telah dipilihnya dengan segala resiko.

3. Persepsi

Persepsi adalah proses dimana seseorang mengorganisasikan dan menginterpretasikan sensasi yang dirasakan dengan tujuan untuk memberi makna terhadap lingkungannya. Faktor yang mempengaruhi persepsi ada 2 (dua) yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternal disini meliputi kontras, perubahan intensitas, pengulangan, sesuatu yang baru dan sesuatu yang menjadi perhatian orang banyak. Sedangkan faktor internal meliputi pengalaman atau pengetahuan, harapan, kebutuhan, motivasi, emosi, dan budaya (Notoatmodjo, 2005:98).

Beberapa penelitian menunjukkan bahwa perilaku pengendara beresiko yang berdampak timbulnya kecelakaan adalah rendahnya persepsi resiko. Orang yang memiliki persepsi resiko rendah cenderung berkendara penuh resiko, seperti berkendara melebihi kecepatan, memotong kendaraan di depan. Hal tersebut tentunya akan memiliki potensi timbulnya kecelakaan lalu lintas (Agung, 2014:36).

Persepsi merupakan kunci berpikir, mempengaruhi perilaku dan merupakan langkah awal seseorang bertindak. Angka kematian yang tinggi dikalangan pengendara kendaraan bermotor 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, menerobos lampu merah dan tidak menggunakan sabuk keselamatan (Salihat, 2010:276).

Keselamatan jalan saat ini belum menjadi budaya masyarakat Indonesia. Untuk mengubah persepsi dan paradigma masyarakat tentang keselamatan jalan harus dilakukan melalui pendidikan dan sosialisasi yang terus-menerus kepada masyarakat, sehingga nilai-nilai keselamatan jalan diadopsi menjadi nilai-nilai kehidupan. Salah satu metode untuk meningkatkan kesadaran dan budaya keselamatan jalan adalah dengan melakukan pendidikan dan promosi akan pentingnya keselamatan jalan. Pendidikan keselamatan harusnya dilakukan sejak anak usia dini mengenai pentingnya keselamatan di jalan merupakan cara untuk membentuk pola pikir dan karakter seseorang sehingga diharapkan mereka menjadi disiplin dalam berlalu lintas (Sugiyanto, 2015:66)

2.1.3.2.2 Faktor Pemungkin

Faktor ini mencakup ketersediaan sarana dan prasarana atau fasilitas kesehatan bagi masyarakat (Adnani, 2011:80). Faktor pemungkin dalam perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) meliputi keikutsertaan pelatihan *safety riding*, pengalaman berkendara, kepemilikan SIM serta fasilitas dan sarana yang memadai.

Dalam hal ini, yang akan diteliti adalah keikutsertaan pelatihan *safety riding*. Pelatihan diperoleh dari pendidikan, yang mana jika seseorang mempunyai latar belakang pendidikan yang baik maka akan bersikap disiplin terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku. Pengemudi dengan pendidikan yang memadai akan dapat memberikan keputusan-keputusan yang preventif terhadap kondisi lingkungan sekitar saat mengemudi, lebih mementingkan kepentingan umum atau

keselamatan orang lain, dan sekaligus menjada keamanan dirinya sendiri (Rifal, 2015:4).

Dengan adanya pelatihan, diharapkan mampu memberikan pengetahuan yang nantinya dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara yang aman. Dengan kata lain, seseorang yang telah mengikuti pelatihan *safety riding*, kemungkinan akan berperilaku lebih aman dalam berkendara (Firmansyah, 2013:7).

2.1.3.2.3 Faktor Pendorong

Faktor ini meliputi faktor sikap dan perilaku tokoh masyarakat, tokoh agama, sikap dan perilaku petugas termasuk petugas kesehatan. Termasuk juga disini undang-undang, peraturan-peraturan, baik dari pusat maupun pemerintah daerah, yang terkait dengan kesehatan (Notoatmodjo, 2012:19). Faktor penguat dalam perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) meliputi dukungan keluarga, peran teman sebaya, dan peraturan dan kebijakan yang berlaku.

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

2.1.4.1 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 (Astuti, 2014:9).

2.1.4.2 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*) (Yogatama, 2013:4).

Pengendara yang memiliki sikap yang baik dalam berkendara lebih cenderung berperilaku/bertindak aman dalam berkendara yang memiliki sikap yang kurang baik (Astuti, 2014:9).

2.1.4.3 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 (Hermawan, 2014:5).

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 (Salihat, 2010:278).

Persepsi mahasiswa tentang keselamatan berkendara diukur melalui pernyataan-pernyataan tentang pandangan atau bagaimana mahasiswa mengartikan suatu bahaya kecelakaan saat mengendarai sepeda motor.

2.1.4.4 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 (Hakim, 2011:40).

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 (Zuhaida, 2008:18)

Mahasiswa 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 (Ridho, 2012:61).

2.1.4.5 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 (Firmansyah, 2013:7).

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 (Rifal, 2015:6).

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* (Firmansyah, 2013:7).

2.2 KERANGKA TEORI



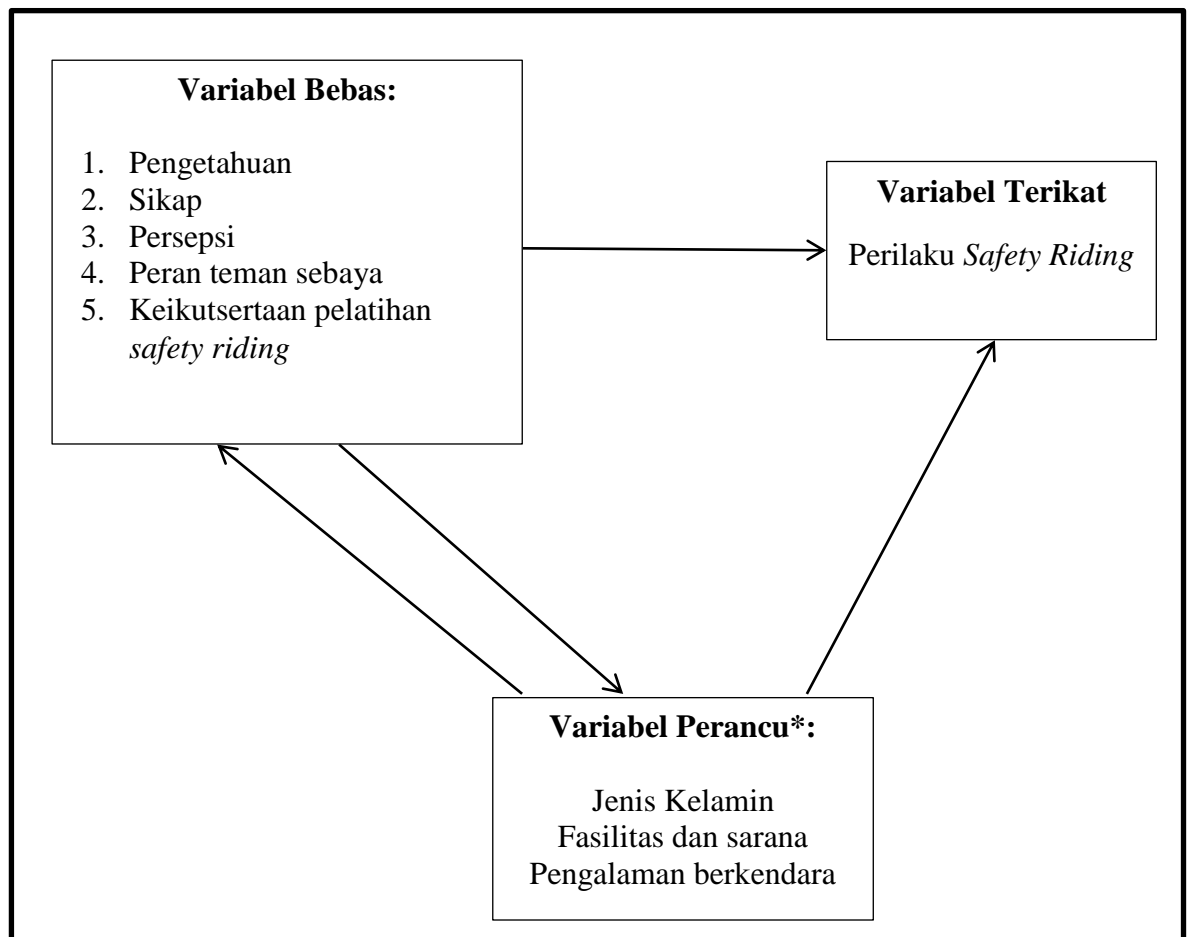
Gambar 2.1 Kerangka Teori

Sumber : Modifikasi Teori Lawrence Green dalam Soekidjo Notoatmodjo (2012), Hariza Adnani (2011), UU LLAJ No. 22 Tahun 2009, Departemen Perhubungan (2009)

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 KERANGKA KONSEP

Kerangka konsep penelitian adalah suatu hubungan atau kaitan antara konsep satu terhadap lainnya dari masalah yang ingin diteliti (Notoatmodjo, 2010:100).



Gambar 3.1 Kerangka Konsep

3.2 VARIABEL PENELITIAN

Variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek, atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2010:61). Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini mencakup:

3.2.1 Variabel Bebas

Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat) (Sugiyono, 2010:61). Variabel bebas dalam penelitian ini adalah pengetahuan, sikap, persepsi, peran teman sebaya, dan keikutsertaan pelatihan *safety riding*.

3.2.2 Variabel Terikat

Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas (Sugiyono, 2010:61). Variabel terikat dalam penelitian ini adalah perilaku *safety riding*.

3.2.3 Variabel Perancu

Variabel perancu adalah variabel yang mengganggu hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat (Notoatmodjo, 2010:104). Variabel ini merupakan variabel yang tidak diteliti, namun dapat mempengaruhi hasil penelitian. Variabel perancu dalam penelitian ini yaitu jenis kelamin, sarana serta pengalaman berkendara. Variabel perancu jenis kelamin akan dikendalikan dengan cara mengambil sampel laki-laki dikarenakan laki-laki lebih sering terlibat

dalam kecelakaan lalu lintas dan laki-laki memiliki perilaku menyimpang saat berkendara di jalan raya dalam hal kecepatan kendaraan dan pelanggaran tata tertib. Cara pengendalian variabel sarana adalah sarana dianggap sama karena mayoritas mahasiswa sebenarnya memiliki sarana untuk berkendara, namun ketika pergi ke kampus mereka tidak memakai dengan alasan jarak tempuh yang dekat. Sedangkan untuk variabel pengalaman berkendara, dikarenakan mahasiswa angkatan 2008-2015 memiliki rata-rata pengalaman berkendara yang sama yaitu 3-10 tahun dan mahasiswa tergolong dalam usia muda, sehingga adanya kesamaan dalam hal konsentrasi dalam mengemudikan kendaraannya.

3.3 HIPOTESIS PENELITIAN

Hipotesis merupakan jawaban sementara dari pertanyaan penelitian yang dirumuskan dalam bentuk hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat (Notoatmodjo, 2010:84). Berdasarkan rumusan masalah yang diuraikan maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

1. Ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015.
2. Ada hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015.
3. Ada hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015.

4. Ada hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015.
5. Ada hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety riding* dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015.

3.4 DEFINISI OPERASIONAL DAN SKALA PENGUKURAN VARIABEL

Tabel 3.1 Definisi Operasional dan Skala Pengukuran

No (1)	Variabel (2)	Definisi (3)	Instrumen (4)	Kriteria (6)	Skala (7)
1.	Pengetahuan tentang <i>safety riding</i>	Kemampuan responden untuk menjawab dengan benar pernyataan tentang <i>safety riding</i> seperti pengertian, peraturan, alat pelindung diri (APD) ketika berkendara, persiapan, saat dan pasca berkendara.	Kuesioner, berupa pernyataan dengan jawaban alternatif <i>Favourable</i> : 1. Benar = 1 2. Salah = 0 Sedangkan jawaban alternatif <i>unfavourable</i> : 1. Benar = 0 2. Salah = 1 (Sugiyono, 2012:93)	0. Kurang (<56% jawaban benar) 1. Cukup (56-75% jawaban benar) 2. Baik (76-100% jawaban benar) (Arikunto, 2013)	Ordinal
2.	Sikap terhadap <i>safety riding</i>	Respon berupa ungkapan, keyakinan dan kecenderungan responden untuk melakukan tindakan yang berhubungan dengan <i>safety riding</i> .	Kuesioner, berupa pernyataan dengan jawaban alternatif <i>Favourable</i> : 1. Sangat Setuju = 5 2. Setuju = 4 3. Ragu-ragu = 3 4. Tidak setuju = 2 5. Sangat tidak setuju = 1 Sedangkan jawaban alternatif <i>unfavourable</i> : 1. Sangat setuju = 1 2. Setuju = 2 3. Kurang setuju = 3 4. Tidak setuju = 4 5. Sangat tidak setuju = 5	0. Kurang baik Jika : $X \leq \text{median}$ 1. Baik Jika : $X > \text{median}$ (data tidak terdistribusi normal)	Ordinal

(Sugiyono, 2012:93)						
3.	Persepsi tentang <i>safety riding</i>	Pandangan dari seseorang menafsirkan dalam <i>safety riding</i> dalam berlalu lintas	Kuesioner, pernyataan dengan jawaban <i>Favourable</i> : 1. Sangat Setuju = 5 2. Setuju = 4 3. Ragu-ragu = 3 4. Tidak setuju = 2 5. Sangat tidak setuju = 1 Sedangkan alternatif jawaban <i>unfavourable</i> : 1. Sangat setuju = 1 2. Setuju = 2 3. Kurang setuju = 3 4. Tidak setuju = 4 5. Sangat tidak setuju = 5 (Sugiyono, 2012:93)	berupa alternatif	0. Negatif Jika : $X \leq \text{median}$ 1. Positif Jika : $X > \text{median}$ (data tidak terdistribusi normal)	Ordinal
4.	Peran Teman Sebaya terhadap <i>safety riding</i>	Dukungan atau pengaruh teman dalam perilaku <i>safety riding</i> .	Kuesioner, pertanyaan dengan jawaban <i>Favourable</i> : 1. Ya = 1 2. Tidak = 0 Sedangkan alternatif jawaban <i>unfavourable</i> : 1. Ya = 0 2. Tidak = 1 (Sugiyono, 2012:93)	berupa alternatif	0. Tidak Mendukung Jika : $X \leq \text{median}$ 1. Mendukung Jika : $X > \text{median}$ (data tidak terdistribusi normal)	Ordinal
5.	Keikutsertaan Pelatihan <i>Safety Riding</i>	Pengalaman/partisipasi responden terhadap pelatihan <i>safety riding</i> yang diselenggarakan oleh pihak kepolisian ataupun lembaga pelatihan.	Kuesioner		0. Tidak Pernah 1. Ikut	Nominal
6.	Perilaku <i>Safety Riding</i>	Segala tingkah laku yang dilakukan oleh responden baik sebelum, saat maupun setelah berkendara.	Kuesioner, pertanyaan dengan jawaban <i>Favourable</i> : 1. Selalu = 5 2. Sering = 4 3. Kadang-kadang = 3 4. Hampir tidak pernah = 2 5. Tidak pernah = 1	berupa alternatif	0. Tidak Aman Jika : $X \leq \text{median}$ 1. Aman Jika : $X > \text{median}$ (data tidak terdistribusi normal)	Ordinal

Sedangkan alternatif jawaban

unfavourable:

1. Selalu = 1
2. Sering = 2
3. Kadang-kadang = 3
4. Hampir tidak pernah = 4
5. Tidak pernah = 5

(Sugiyono, 2012:94)

3.5 JENIS DAN RANCANGAN PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan metode analitik menggunakan pendekatan *cross sectional*. Dimana dalam penelitian ini mencoba menggali bagaimana dan mengapa fenomena kesehatan itu terjadi (Notoatmodjo, 2010:37). *Cross sectional* merupakan suatu penelitian yang mempelajari hubungan antara faktor resiko (*independen*) dengan faktor efek (*dependen*), dimana melakukan observasi atau pengukuran variabel sekali dan sekaligus pada waktu yang sama (Riyanto, 2011:28).

3.6 POPULASI DAN SAMPEL PENELITIAN

3.6.1 Populasi Penelitian

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2010:117).

Populasi dalam penelitian ini adalah mahasiswa FMIPA UNNES angkatan tahun 2008-2015 yang berjumlah 3878 mahasiswa.

3.6.2 Sampel Penelitian

Sampel adalah objek yang diteliti dan dianggap mewakili seluruh populasi (Notoatmodjo, 2010:115). Metode pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan *accidental sampling* dimana pengambilan sampel dilakukan dengan mengambil kasus atau responden yang kebetulan ada atau tersedia di suatu tempat sesuai dengan konteks penelitian (Notoatmodjo, 2010:125).

Kriteria sampel yang akan diteliti adalah:

- a. Tercatat sebagai mahasiswa aktif FMIPA UNNES angkatan 2008-2015
- b. Jenis Kelamin responden laki-laki
- c. Mengendarai sepeda motor
- d. Bersedia dan mempunyai waktu serta kesempatan menjadi responden

Penentuan besar sampel menggunakan rumus berikut:

$$n = \frac{NZ_{(1-\alpha/2)}^2 P(1-P)}{Nd^2 + Z_{(1-\alpha/2)}^2 P(1-P)}$$

Keterangan :

n = besar sampel

N = jumlah populasi studi

$Z_{1-\alpha/2}$ = nilai sebaran normal baku dengan tingkat kepercayaan 95% = 1,96

d = besar penyimpangan 5% (0,05)

P = proporsi kejadian (0,5) (Riyanto, 2011: 102)

Perhitungannya adalah sebagai berikut :

$$n = \frac{3878 (1,96)^2 0,5 (1 - 0,5)}{3878 (0,05)^2 + (1,96)^2 0,5 (1 - 0,5)}$$

$$n = \frac{3724,43}{10,65} = 349,71$$

$n = 350$ orang

Berdasarkan perhitungan diatas didapat jumlah sampel minimal penelitian sebanyak 350 orang.

3.7 SUMBER DATA PENELITIAN

3.7.1 Data Primer

Data primer diperoleh dari hasil wawancara dengan menggunakan kuesioner secara langsung dengan mahasiswa FMIPA UNNES untuk memperoleh data tentang nama responden, angkatan responden, pengalaman berkendara, pengetahuan tentang *safety riding*, sikap terhadap *safety riding*, persepsi tentang *safety riding*, peran teman sebaya terhadap *safety riding*, keikutsertaan pelatihan *safety riding* dan perilaku *safety riding*.

3.7.2 Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari Bidang Akademik dan Kemahasiswaan FMIPA UNNES mengenai jumlah mahasiswa aktif, dan Satlantas Polrestabes Semarang tentang data kecelakaan lalu lintas. Selain itu juga diperoleh dari

beragam pustaka seperti buku, jurnal dan artikel yang terkait sebagai tinjauan pustaka untuk menganalisis lebih dalam penelitian yang dilakukan.

3.8 INSTRUMEN PENELITIAN DAN TEKNIK PENGAMBILAN DATA

3.8.1 Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah alat-alat yang akan digunakan untuk pengumpulan data (Notoatmodjo, 2010:87). Instrumen yang digunakan yaitu kuesioner yang berpedoman pada penelitian Ariwibowo (2013) dan materi yang diperoleh dari buku-buku referensi yang digunakan untuk memperoleh data-data yang berkaitan dengan faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES.

Untuk mengetahui apakah instrumen ini “valid” dan “reliable” dilakukan uji validitas dan reliabilitas.

3.8.1.1 Uji Validitas

Validitas adalah suatu indeks yang menunjukkan alat ukur itu benar-benar mengukur apa yang diukur. Validitas digunakan untuk mengukur tentang ketepatan instrumen penelitian, atau mengukur tentang apa yang diukur. Tinggi rendahnya validitas instrumen menunjukkan sejauh mana data yang terkumpul tidak menyimpang dari gambaran tentang validitas yang dimaksud (Notoatmodjo, 2010: 164).

Menurut Sugiyono (2010), salah satu rumus korelasi yang dapat digunakan untuk mengetahui tingkat validitas instrumen adalah rumus yang dikemukakan

oleh *pearson* yang dikenal dengan rumus korelasi *Pearson Product Moment*, yaitu:

$$r_{xy} = \frac{n (\Sigma XY) - (\Sigma X)(\Sigma Y)}{\sqrt{\{n \Sigma X^2 - (\Sigma X)^2\}\{n \Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2\}}}$$

Keterangan:

r_{xy} = korelasi antar variabel X dan Y

X = Skor pertanyaan

Y = Skor total

n = Skor pertanyaan dikalikan skor soal

Suatu instrumen dinyatakan valid apabila korelasi tiap butir memiliki nilai positif dengan r hitung $>$ r tabel (Notoatmodjo, 2010: 129). Hasil R yang diperoleh kemudian dibandingkan dengan hasil pada tabel *product moment*, nilai r tabel untuk 30 responden yaitu 0,361 dengan taraf signifikansi 5% atau taraf kepercayaan 95%. Apabila hasil perhitungan koefisien korelasi $R >$ r tabel maka instrument dinyatakan valid. Uji validitas pada penelitian ini dilakukan pada mahasiswa FBS UNNES.

Hasil perhitungan uji validitas didapatkan dari jumlah 14 pertanyaan dalam kuesioner tentang pengetahuan, hanya ada satu pertanyaan yang tidak valid yaitu pertanyaan nomor 1 ($- 0,088 < 0,361$). Kemudian didapatkan 8 pertanyaan dalam kuesioner tentang sikap yang semuanya valid, 7 pertanyaan dalam kuesioner tentang persepsi yang semuanya valid. Untuk kuesioner tentang peran

teman sebaya dari 9 pertanyaan, hanya satu yang tidak valid yaitu pertanyaan nomor 1 ($-0,257 < 0,361$). Sedangkan untuk kuesioner tentang perilaku dari 20 pertanyaan, terdapat dua pertanyaan yang tidak valid yaitu pertanyaan nomor 2 ($0,220 < 0,361$) dan nomor 4 ($-0,015 < 0,361$).

3.8.1.2 Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur dapat dipercaya atau dapat diandalkan. Hal ini berarti menunjukkan sejauh mana hasil pengukuran itu tetap konsisten atau tetap asas bila dilakukan pengukuran dua kali atau lebih terhadap kondisi yang sama, dengan menggunakan alat ukur yang sama. Pengukuran reliabilitas menggunakan bantuan *software* komputer dengan rumus *alpha cronbach*. Suatu instrumen dikatakan reliabel apabila r hitung $>$ r tabel (Notoatmodjo, 2010:168).

. Uji reliabilitas kuesioner dari 13 pertanyaan tentang pengetahuan, 7 pernyataan tentang sikap, 8 pertanyaan tentang persepsi, 8 pertanyaan tentang peran teman sebaya, dan 18 pertanyaan tentang perilaku. Diketahui bahwa *Alpha Cronbach* lebih besar dari r tabel dan bernilai positif ($0,855 > 0,361$) untuk pertanyaan tentang pengetahuan, ($0,795 > 0,361$) untuk pertanyaan tentang sikap, ($0,742 > 0,361$) untuk pertanyaan tentang persepsi, ($0,745 > 0,361$) untuk pertanyaan tentang peran teman sebaya, dan ($0,870 > 0,361$) untuk pertanyaan tentang perilaku. Dapat disimpulkan bahwa 13 pertanyaan tentang pengetahuan, 7 pertanyaan tentang sikap, 8 pertanyaan tentang persepsi, 8 pertanyaan tentang peran teman sebaya, dan 18 pertanyaan tentang perilaku tersebut reliabel.

3.8.2 Teknik Pengambilan Data

Metode wawancara merupakan suatu metode yang dipergunakan untuk mengumpulkan data dimana peneliti mendapatkan keterangan secara lisan dari seseorang sasaran penelitian (responden) atau bercakap-cakap berhadapan muka dengan orang tersebut (Notoatmodjo, 2010:139). Wawancara dilakukan dengan menggunakan kuesioner kepada responden untuk mengetahui nama, angkatan, pengalaman berkendara, pengetahuan tentang *safety riding*, sikap terhadap *safety riding*, persepsi tentang *safety riding*, peran teman sebaya terhadap *safety riding*, keikutsertaan pelatihan *safety riding* dan perilaku *safety riding*.

3.9 PROSEDUR PENELITIAN

3.9.1 Pra Penelitian

Tahap persiapan meliputi :

- a. Mengurus *ethical clearance* dari lembaga penelitian Universitas Negeri Semarang
- b. Mengajukan surat izin penelitian di Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat UNNES kepada FMIPA UNNES.
- c. Uji Validitas dan reliabilitas instrumen penelitian.
- d. Mengurus izin penelitian dari kantor Kesatuan Bangsa dan Politik (Kesbangpol) Kota Semarang.

3.9.2 Penelitian

Tahap pelaksanaan penelitian meliputi :

- a. Pengambilan data mengenai nama responden, angkatan, pengalaman berkendara, pengetahuan tentang *safety riding*, sikap terhadap *safety riding*, persepsi tentang *safety riding*, peran teman sebaya terhadap *safety riding*, keikutsertaan pelatihan *safety riding* dan perilaku *safety riding*.
- b. Mewawancarai responden dengan menggunakan kuesioner.
- c. Mendokumentasikan kegiatan penelitian dalam bentuk foto.

3.9.3 Paska Penelitian

Tahap setelah penelitian meliputi :

- a. Mengolah data dengan bantuan komputer untuk memudahkan dalam analisis data.
- b. Menyusun hasil penelitian.

3.10 TEKNIK PENGOLAHAN DATA DAN ANALISIS DATA

3.10.1 Teknik Pengolahan Data

Langkah-langkah dalam pengolahan data adalah sebagai berikut :

3.10.1.1 *Editing*

Editing yaitu memeriksa data yang telah didapat seperti hasil pengamatan, hasil pengukuran dan hasil jawaban kuesioner untuk mengurangi kesalahan dan kekurangan atau kelengkapan.

3.10.1.2 Coding

Coding merupakan kegiatan merubah data berbentuk huruf menjadi data berbentuk angka atau bilangan. Pemberian kode bertujuan untuk mempermudah analisis data dan *entry* data.

3.10.1.3 Skoring

Pemberian skor atau nilai pada setiap jawaban yang diberikan oleh responden.

3.10.1.4 Tabulasi

Tabulasi dimaksudkan untuk memasukkan data ke dalam tabel-tabel dan mengatur angka-angka sehingga dapat dihitung jumlah kasus dalam berbagai kategori.

3.10.1.5 Entry

Memasukkan data yang diperoleh ke dalam perangkat komputer.

3.10.2 Analisis Data

3.10.2.1 Analisis Univariat

Analisis univariat bertujuan untuk menjelaskan atau mendeskripsikan karakteristik setiap variabel penelitian. Bentuk analisis univariat tergantung dari jenis datanya. Pada umumnya dalam analisis ini hanya menghasilkan distribusi frekuensi dan persentase dari tiap variabel. Data hasil penelitian dideskripsikan dalam bentuk tabel, grafik maupun narasi, untuk mengevaluasi besarnya proporsi dari masing-masing variabel bebas yang diteliti (Notoatmodjo, 2010:182).

3.10.2.2 Analisis Bivariat

Analisis bivariat digunakan terhadap dua variabel yang diduga berhubungan atau berkorelasi yaitu antara variabel bebas dan variabel terikat. Dalam analisis ini menggunakan uji statistik *chi-square*, dimana merupakan teknik statistik yang digunakan untuk menguji pengaruh antara 2 variabel apabila skala data variabel penelitian berupa skala nominal dan skala ordinal. Dalam penelitian kesehatan, uji signifikan dilakukan dengan menggunakan batas kemaknaan (*alpha* $> 0,05$) dan 95% *confidence interval* dengan ketentuan bila:

- a. *p-value* $< 0,05$, berarti H_0 ditolak (*p-value* $< \alpha$) yang artinya adanya hubungan yang signifikan.
- b. *p-value* $> 0,05$, berarti H_0 ditolak (*p-value* $> \alpha$) yang artinya tidak ada hubungan yang signifikan.

BAB IV HASIL PENELITIAN

4.1 GAMBARAN PELAKSANAAN PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di FMIPA (Fakultas Matematika dan IPA) yang merupakan salah satu fakultas dari 8 fakultas yang ada di UNNES, dimana lokasinya terletak di daerah Sekaran, Gunungpati, Semarang. Berdasarkan data akademik, mahasiswa yang terdaftar sebagai mahasiswa aktif di FMIPA UNNES pada tahun pelajaran 2014/2015 berjumlah 3878 orang yang terdiri dari mahasiswa angkatan 2008 – 2015. Sampel dalam penelitian ini sebanyak 350 mahasiswa, dimana pengambilan sampel menggunakan *accidental sampling* dan instrumen yang digunakan berupa kuesioner. Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 8 – 26 Februari 2016, pada Hari Senin – Jum’at pukul 08.00 – 16.00 WIB. Dalam jalannya penelitian, peneliti dibantu oleh 3 teman peneliti yang bertugas untuk mendokumentasikan penelitian.

4.2 HASIL PENELITIAN

4.2.1 Karakteristik Responden

4.2.1.1 Umur

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, dihasilkan distribusi umur responden dapat dilihat pada tabel di bawah ini (Tabel 4.1).

Tabel 4.1 Distribusi Umur Responden

No.	Umur	Jumlah	Persentase (%)
1	18	8	2,3
2	19	30	8,6
3	20	29	8,3
4	21	139	39,7
5	22	78	22,3
6	23	32	9,1
7	24	31	8,9
8	25	3	0,9
Total		350	100

Berdasarkan tabel 4.1 dapat diketahui bahwa, rata-rata umur responden adalah 21 tahun yaitu sebanyak 139 mahasiswa (39,7%), umur responden yang sering muncul adalah 21 tahun, umur termuda responden adalah 18 tahun yaitu sebanyak 8 mahasiswa (2,3%) dan umur tertua responden adalah 25 tahun yaitu sebanyak 3 mahasiswa (0,9%).

4.2.1.2 Angkatan

Hasil distribusi berdasarkan angkatan responden dapat dilihat pada tabel di bawah ini (Tabel 4.2).

Tabel 4.2 Distribusi Angkatan Responden

No.	Angkatan	Jumlah	Persentase (%)
1	2008	3	0,9
2	2009	30	8,6
3	2010	33	9,4
4	2011	79	22,6
5	2012	138	39,4
6	2013	30	8,6
7	2014	29	8,3
8	2015	8	2,3
Total		350	100

Berdasarkan tabel 4.2 dapat diketahui bahwa, rata-rata angkatan responden adalah angkatan 2011 yaitu sebanyak 79 mahasiswa (22,6%), angkatan responden yang sering muncul adalah angkatan 2012, angkatan minimal responden adalah angkatan 2008 yaitu sebanyak 3 mahasiswa (0,9%) dan angkatan maksimal responden adalah angkatan 2015 yaitu sebanyak 8 mahasiswa (2,3%).

4.2.1.3 Pengalaman Berkendara

Hasil distribusi berdasarkan pengalaman berkendara responden dapat dilihat pada tabel di bawah ini (Tabel 4.3).

Tabel 4.3 Distribusi Pengalaman Berkendara Responden

No.	Pengalaman Berkendara	Jumlah	Persentase (%)
1	3	2	0,6
2	4	14	4
3	5	36	10,3
4	6	91	26
5	7	96	27,4
6	8	74	21,1
7	9	28	8
8	10	9	2,6
Total		350	100

Berdasarkan tabel 4.3 dapat diketahui bahwa, rata-rata responden mempunyai pengalaman berkendara selama 7 tahun yaitu sebanyak 96 mahasiswa (27,4%), pengalaman berkendara responden minimal 3 tahun yaitu sebanyak 2 mahasiswa (0,6%) dan pengalaman berkendara responden maksimal 10 tahun yaitu sebanyak 9 mahasiswa (2,6%).

4.2.2 Analisis Univariat

4.2.2.1 Pengetahuan

Distribusi frekuensi responden menurut tingkat pengetahuan tentang perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengetahuan

No.	Pengetahuan	Jumlah	Persentase (%)
1	Kurang	174	49,7
2	Cukup	33	9,4
3	Baik	143	40,9
	Total	350	100

Berdasarkan tabel 4.4 dapat diketahui bahwa sebanyak 174 responden (49,7%) memiliki pengetahuan kurang mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*), sebanyak 33 responden (9,4%) memiliki pengetahuan cukup mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*), dan sebanyak 143 responden (40,9%) memiliki pengetahuan yang baik mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*).

4.2.2.2 Sikap

Distribusi frekuensi responden menurut sikap mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Sikap

No.	Sikap	Jumlah	Persentase (%)
1	Kurang Baik	251	71,7
2	Baik	99	28,3
	Total	350	100

Berdasarkan tabel 4.5 dapat diketahui bahwa sebanyak 251 responden (71,7%) memiliki sikap kurang baik mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) dan sebanyak 99 responden (28,3%) memiliki sikap baik mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*).

4.2.2.3 Persepsi

Distribusi frekuensi responden menurut persepsi mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.6 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Persepsi

No.	Persepsi	Jumlah	Persentase (%)
1	Negatif	167	47,7
2	Positif	183	52,3
	Total	350	100

Berdasarkan tabel 4.6 dapat diketahui bahwa sebanyak 167 responden (47,4%) mempunyai persepsi negatif mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*), dan sebanyak 183 responden (52,3%) mempunyai persepsi positif mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*).

4.2.2.4 Peran Teman Sebaya

Distribusi frekuensi responden menurut peran teman sebaya mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.7 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Peran Teman Sebaya

No.	Peran Teman Sebaya	Jumlah	Persentase (%)
1	Tidak Mendukung	222	63,4
2	Mendukung	128	36,6
	Total	350	100

Berdasarkan tabel 4.7 dapat diketahui bahwa sebanyak 222 responden (63,4%) mempunyai peran teman sebaya yang tidak mendukung mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*), dan sebanyak 128 responden (36,6%) mempunyai peran teman sebaya yang mendukung mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*).

4.2.2.5 Keikutsertaan Pelatihan

Distribusi frekuensi responden berdasarkan keikutsertaan pelatihan keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.8 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Keikutsertaan Pelatihan

No.	Keikutsertaan Pelatihan	Jumlah	Persentase (%)
1	Tidak Pernah	327	93,4
2	Ikut	23	6,6
	Total	350	100

Berdasarkan tabel 4.8 dapat diketahui bahwa sebanyak 327 responden (93,4%) tidak pernah mengikuti pelatihan tentang keselamatan berkendara (*safety riding*), dan sebanyak 23 responden (6,6%) mengikuti pelatihan tentang keselamatan berkendara (*safety riding*).

4.2.2.6 Perilaku

Distribusi frekuensi responden berdasarkan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.9 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Perilaku

No.	Perilaku	Jumlah	Persentase (%)
1	Tidak Aman	201	57,4
2	Aman	149	42,6
	Total	350	100

Berdasarkan tabel 4.9 dapat diketahui bahwa sebanyak 201 responden (57,4%) memiliki perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) yang tidak aman, dan sebanyak 149 responden (42,6%) memiliki perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) yang aman.

4.2.3 Analisis Bivariat

4.2.3.1 Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Berdasarkan pengujian hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.10 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Pengetahuan	Perilaku Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>)				Jumlah		<i>p value</i>
	Tidak Aman		Aman		N	%	
	n	%	n	%			
Kurang	111	63,8	63	36,2	174	100	0,044
Cukup	15	45,5	18	54,5	33	100	
Baik	75	52,4	68	47,6	143	100	
Total	201	57,4	149	42,6	350	100	

Berdasarkan tabel 4.10 dapat diketahui bahwa dari 174 responden yang memiliki pengetahuan kurang mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*), terdapat 111 responden (63,8%) berperilaku tidak aman, dan 63 responden (36,2%) berperilaku aman. Dari 33 responden yang memiliki pengetahuan cukup, terdapat 15 responden (45,5%) berperilaku tidak aman, dan 18 responden (54,5%) berperilaku aman, dan dari 143 responden yang memiliki pengetahuan baik mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*), terdapat 75 responden (52,4%) berperilaku tidak aman, dan 68 responden (42,6%) berperilaku aman.

Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,044 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_o ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES.

4.2.3.2 Hubungan antara Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Berdasarkan pengujian hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.11 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Sikap	Perilaku Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>)				Jumlah		<i>p value</i>
	Tidak Aman		Aman		N	%	
	n	%	n	%			
Kurang Baik	135	53,8	116	46,2	251	100	0,038
Baik	66	66,7	33	33,3	99	100	
Total	201	57,4	149	42,6	350	100	

Berdasarkan tabel 4.11 dapat diketahui bahwa dari 251 responden yang memiliki sikap kurang baik mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*), terdapat sebanyak 135 responden (53,8%) berperilaku tidak aman, dan sebanyak 116 responden (46,2%) berperilaku aman. Sedangkan dari 99 responden yang memiliki sikap baik, terdapat 66 responden (66,7%) berperilaku tidak aman, dan sebanyak 33 responden (33,3%) berperilaku aman.

Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,038 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES.

4.2.3.3 Hubungan antara Persepsi dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Berdasarkan pengujian hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.12 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara Persepsi dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Persepsi	Perilaku Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>)				Jumlah		<i>p value</i>
	Tidak Aman		Aman		N	%	
	n	%	n	%			
Negatif	107	64,1	60	35,9	167	100	0,022
Positif	94	51,4	89	48,6	183	100	
Total	201	57,4	149	42,6	350	100	

Berdasarkan tabel 4.12 dapat diketahui bahwa dari 167 responden yang mempunyai persepsi negatif mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*), terdapat 107 responden (64,1%) berperilaku tidak aman, dan sebanyak 60 responden (35,9%) berperilaku aman. Sedangkan dari 183 responden yang mempunyai persepsi positif, terdapat 94 responden (51,4%) berperilaku tidak aman, dan sebanyak 89 responden (48,6%) berperilaku aman.

Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,022 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES.

4.2.3.4 Hubungan antara Peran Teman Sebaya dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Berdasarkan pengujian hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.13 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara Peran Teman Sebaya dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Peran Teman Sebaya	Perilaku Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>)				Jumlah		<i>p value</i>
	Tidak Aman		Aman		N	%	
	n	%	n	%			
Tidak Mendukung	137	61,7	85	38,3	222	100	0,043
Mendukung	64	50	64	50	128	100	
Total	201	57,4	149	42,6	350	100	

Berdasarkan tabel 4.13 dapat diketahui bahwa dari 222 responden yang teman sebayanya tidak mendukung mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*), terdapat 137 responden (61,7%) berperilaku tidak aman, dan sebanyak 85 responden (38,3%) berperilaku aman. Sedangkan dari 128 responden yang teman sebayanya mendukung, terdapat 64 responden (50%) berperilaku tidak aman dalam berkendara, dan sebanyak 64 responden (50%) berperilaku aman.

Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,043 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES.

4.2.3.5 Hubungan antara Keikutsertaan Pelatihan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Berdasarkan pengujian hubungan antara keikutsertaan pelatihan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.14 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara Keikutsertaan Pelatihan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Keikutsertaan Pelatihan	Perilaku Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>)				Jumlah		<i>p value</i>
	Tidak Aman		Aman		N	%	
	n	%	n	%			
Tidak Pernah	189	57,8	138	42,2	327	100	0,757
Ikut	12	52,2	11	47,8	23	100	
Total	201	57,4	149	42,6	350	100	

Berdasarkan tabel 4.14 dapat diketahui dari 327 responden tidak pernah mengikuti pelatihan mengenai keselamatan berkendara (*safety riding*), terdapat 189 responden (57,8%) berperilaku tidak aman, dan sebanyak 138 responden (42,2%) berperilaku aman. Sedangkan dari 23 responden yang mengikuti pelatihan, terdapat 12 responden (52,2%) berperilaku tidak aman, dan sebanyak 11 responden (47,8%) berperilaku aman.

Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,757 ($p > 0,05$) yang berarti H_a ditolak dan H_0 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara keikutsertaan pelatihan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES.

4.2.3.6 Rekapitulasi Hasil Analisis Bivariat

Rekapitulasi hasil penelitian dapat dilihat pada (Tabel 4.15).

Tabel 4.15 Rekapitulasi Hasil Penelitian

No.	Variabel Bebas	Uji Statistik	<i>p</i> value	Kesimpulan
1	Pengetahuan	<i>Chi-square</i>	0,044	Ada hubungan
2	Sikap	<i>Chi-square</i>	0,038	Ada hubungan
3	Persepsi	<i>Chi-square</i>	0,022	Ada hubungan
4	Peran Teman Sebaya	<i>Chi-square</i>	0,043	Ada hubungan
5	Keikutsertaan Pelatihan	<i>Chi-square</i>	0,757	Tidak ada hubungan

BAB V

PEMBAHASAN

5.1 PEMBAHASAN

5.1.1 Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Dari hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES ($p\text{-value} = 0,044$). Hal ini sesuai dengan teori Lawrence Green yang menyatakan bahwa perilaku itu dipengaruhi oleh faktor-faktor predisposisi, salah satunya pengetahuan responden (Notoatmodjo, 2010:59). Berdasarkan data yang diperoleh, diketahui bahwa sebagian besar responden memiliki pengetahuan yang kurang dan berperilaku tidak aman dalam berkendara.

Fakta yang ditemukan dilapangan, responden yang memiliki pengetahuan baik terlihat dari mereka sudah memahami tentang *safety riding*, baik mengenai informasi umum tentang *safety riding*, peraturan dan kebijakan ketika berkendara, kelengkapan berkendara, persiapan pada sebelum, saat, dan setelah berkendara. Sedangkan pada responden yang memiliki pengetahuan kurang dan cukup, beberapa responden kurang memahami tentang *safety riding* yang meliputi informasi umum tentang *safety riding*, peraturan dan kebijakan ketika berkendara, kelengkapan berkendara, persiapan pada sebelum, saat, dan setelah berkendara.

Tidak semua pengemudi kendaraan paham dan mengetahui peraturan-peraturan lalu lintas. Arti dari marka dan rambu-rambu lalu lintas belum sepenuhnya dipahami oleh pengemudi di jalan raya. Penyebabnya adalah kurangnya kesadaran untuk mencari tahu arti dari marka dan rambu-rambu lalu lintas ditambah pada saat ujian memperoleh SIM, mereka lebih senang mendapatkan SIM dengan instan daripada mengikuti seluruh prosedur (Rahardjo, 2014:61).

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Adinugroho (2013:336), yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan *safety driving* pada pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang, dengan nilai signifikansi *p-value* sebesar 0,004. Hasil penelitian lain yang sejalan juga telah dilakukan oleh Ariwibowo (2013:6), tentang hubungan pengetahuan terhadap praktik *safety riding awareness* pada pengendara ojek sepeda motor di Kecamatan Banyumanik, dimana nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,024 yang berarti bahwa ada hubungan antara pengetahuan terhadap praktik *safety riding*.

Berbeda dengan penelitian ini, penelitian Puspitasari (2012:197) menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor pada mahasiswa FKM Unair tahun 2013. Dalam penelitian Puspitasari, mayoritas responden memiliki pengetahuan yang baik dan berperilaku tidak patuh.

Menurut penelitian di lapangan, ditemukan bahwa responden yang memiliki pengetahuan kurang 63,8% tidak aman dalam berperilaku keselamatan berkendara (*safety riding*), sedangkan responden yang memiliki pengetahuan baik 47,6% cenderung untuk berperilaku aman dalam berkendara. Hal tersebut dikarenakan responden yang memiliki pengetahuan baik mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) lebih memahami *safety riding* serta tahu bagaimana dan apa saja yang harus dilakukan ketika hendak berkendara, selama berkendara dan setelah berkendara.

Mahasiswa sebenarnya telah mengetahui beberapa hal terkait pelaksanaan *safety riding*, seperti *safety riding* harus dilakukan secara komprehensif yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara, namun pada praktiknya masih banyak mahasiswa yang bahkan tidak melakukan *safety riding* seperti pemeriksaan sebelum berkendara yaitu pengecekan ban, rem, lampu kendaraan, dan sebagainya, menyalakan lampu utama pada siang hari dilakukan hanya pada saat ada pemeriksaan.

Selain itu, sebenarnya mereka tahu bahwa penggunaan helm saat berkendara merupakan suatu hal yang sangat penting untuk keselamatan, hal ini sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 pasal 57 mengenai perlengkapan kendaraan bermotor dimana dalam undang-undang tersebut dijelaskan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan kendaraan bermotor yaitu berupa helm Standar Nasional Indonesia (SNI). Namun, pada kenyataannya mayoritas mahasiswa tidak memakai helm ketika berkendara ke kampus, rata-rata responden mengatakan bahwa jarak

tempuh yang dekat, ribet, repot, panas, tidak nyaman, tidak ada polisi yang jaga serta malas.

Hal ini mencerminkan bahwa responden memiliki pengetahuan yang baik namun belum secara sadar memahami maksud dan tujuan dari perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*). sehingga tidak diterapkan dalam kehidupan sehari-hari dan responden masih belum *aware* atau peduli terhadap tindak pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa responden yang memiliki pengetahuan yang kurang maupun baik dapat mempengaruhi dalam perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*).

Sebaiknya, selalu berhati-hati ketika berkendara, mematuhi rambu-rambu dan marka jalan, serta menghindari beberapa hal seperti jangan mengemudi jika lelah, jangan menggunakan *handphone* ketika berkendara, selalu menjaga jarak aman, jangan mengemudi dengan kecepatan tinggi, jangan mengemudi dibawah pengaruh alkohol dan narkoba (Muthfisari, 2007:29).

5.1.2 Hubungan antara Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Berdasarkan hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa dengan nilai *p-value* = 0,038. Hasil penelitian ini diperkuat penelitian yang dilakukan oleh Ariwibowo (2013:6) yang menyatakan terdapat hubungan antara sikap terhadap praktek *safety riding* ($p = 0,001$). Hal ini dikarenakan pada hasil penelitian, sebanyak 71,7% memiliki sikap yang kurang baik mengenai

perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*). Sama halnya dengan penelitian yang dilakukan Ariwibowo (2013:5), pada penelitian tersebut 60,8% memiliki sikap yang kurang terhadap praktek *safety riding*.

Hasil penelitian di lapangan menunjukkan, responden yang memiliki sikap kurang baik yaitu sebesar 53,8% berperilaku tidak aman dalam berkendara (*safety riding*), sedangkan pada responden yang memiliki sikap baik hanya 33,3% berperilaku aman dalam keselamatan berkendara (*safety riding*). Hasil ini membuktikan bahwa sangat perlu adanya pengembangan sikap terhadap budaya keamanan dan keselamatan berkendara di lingkungan kampus.

Perlu kita sadari bersama bahwa dalam penggunaan fasilitas jalan, kita tidak sendirian. Namun, kita berkendara dengan bersama banyak orang. Pasalnya kita hidup bermasyarakat. Diperlukan adanya etika berlalu lintas, yaitu pedoman sikap atau aturan yang mengatur hubungan manusia dengan manusia lain di dalam berlalu lintas. Tanpa adanya etika berlalu lintas, mungkin kita tidak bisa membayangkan, pasti sering terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Kejadian ini disebabkan kurangnya tenggang rasa antar pengguna jalan, pengemudi cenderung egois ingin cepat sampai. Jika hal ini dibiarkan terus-menerus, maka angka kecelakaan akan semakin meningkat (Rahardjo, 2013:37).

Sikap merupakan reaksi atau respon yang masih tertutup dari seseorang, belum merupakan suatu tindakan atau aktivitas, akan tetapi merupakan kesiapan untuk bereaksi terhadap objek di lingkungan tertentu sebagai suatu penghayatan terhadap objek (Notoatmodjo, 2012:140).

Seseorang yang mempunyai latar belakang pendidikan yang baik akan bersikap disiplin terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku. Dalam kaitannya dengan pengemudi, pengemudi dengan pendidikan yang memadai akan dapat memberikan keputusan-keputusan yang preventif terhadap kondisi lingkungan sekitar saat mengemudi, lebih mementingkan umum atau keselamatan orang lain, dan sekaligus menjaga keamanan diri (Rifal, 2015:4).

Kenyataan dilapangan, seorang mahasiswa tentunya seseorang yang berpendidikan, namun disisi lain sebagian besar mahasiswa tidak bersikap disiplin dalam berlalu lintas. Misalnya, tidak membawa SIM/STNK setiap kali berkendara karena pinjam motor teman, memegang *handphone* ketika berkendara, servis sepeda motor hanya dilakukan pada saat terjadi kerusakan, tidak menyalakan lampu sign kanan dan kiri sebelum belok depan saat berkendara karena lupa, tidak menggunakan jaket atau pakaian pelindung, sepatu/pelindung kaki yang menutup mata kaki ketika setiap kali berkendara, serta tidak menggunakan helm karena malas dan jarak tempuh yang dekat.

Sebaiknya, sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 pasal 203 ayat 2 bahwa program nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan diantaranya yaitu tentang cara berkendara dengan selamat (*safety riding*), seperti larangan mendengarkan musik saat mengendarai sepeda motor, larangan menerima telepon saat mengendarai sepeda motor, larangan merubah warna sepeda motor dan harus sesuai dengan warna di STNK, wajib menyalakan lampu pada siang dan malam hari, dilarang merokok saat mengendarai sepeda motor, wajib menggunakan helm

Standar Nasional Indonesia (SNI), serta membawa surat kelengkapan seperti SIM dan STNK.

5.1.3 Hubungan antara Persepsi dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa ada hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES dengan nilai $p\text{-value} = 0,022$. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Salihat (2010:277) yang menyatakan bahwa ada hubungan yang bermakna antara persepsi resiko keselamatan berkendara dengan penggunaan sabuk keselamatan dengan nilai $p\text{-value}$ sebesar 0,000. 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, menerobos lampu merah dan sebagainya.

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan, responden yang memiliki persepsi negatif mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) 64,1% responden tidak aman dalam berkendara, sedangkan responden yang memiliki persepsi positif, hanya 48,6% responden cenderung untuk lebih berperilaku aman dalam berkendara. Menurut Weymen dalam Salihat (2010:277), semakin sering seseorang mengendarai kendaraannya, maka semakin banyak pengalaman pribadi mengenai resiko yang dihadapi, pengetahuan mengenai resiko tersebut, dan

persepsi mengenai kemampuan mengendalikan resiko, sehingga semakin baik persepsi mereka terhadap keselamatan berkendara.

Sebaiknya, jika individu merasa aman dengan kendaraan yang dimilikinya maka kemungkinan individu tersebut akan berpersepsi resiko keselamatan berkendara yang buruk. Oleh sebab itu pihak pengembang otomotif juga mengingatkan calon pengendara bahwa semua kelengkapan keamanan yang ada pada kendaraan tidak berfungsi maksimal jika pengendara tidak berkendara dengan baik dan mematuhi peraturan lalu lintas. Selain itu, peningkatan pelaksanaan hukum dan peraturan, seperti penetapan dengan tegas batas kecepatan kendaraan mampu mencegah peningkatan kejadian kematian di jalan raya yang disebabkan oleh cara berkendara yang tidak aman (Salihat, 2010:279).

5.1.4 Hubungan antara Peran Teman Sebaya dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Berdasarkan hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa ada hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES dengan nilai $p\text{-value} = 0,043$. Penelitian tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Asdar (2013:6) pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep, dimana variabel dukungan keluarga memiliki nilai signifikansi 0,000 sehingga menunjukkan ada hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep. Penelitian lain juga dilakukan oleh Sumiyanto (2013:8) yang menyatakan bahwa adanya

pengaruh perilaku teman sebaya terhadap praktik *safety riding* pada remaja dengan nilai *p-value* sebesar 0,000.

Dari jawaban responden terhadap pernyataan tentang peran teman sebayanya diketahui bahwa mayoritas mahasiswa mengaku tidak pernah mengingatkan untuk mengecek kondisi kendaraan sebelum digunakan, tidak mengingatkan untuk memakai APD setiap kali berkendara, tidak mengingatkan untuk servis rutin kendaraan dan lain sebagainya. Hal ini memberikan gambaran bahwa peran teman sebaya disini belum sepenuhnya memberikan kontribusi pada mahasiswa untuk menerapkan perilaku *safety riding*.

Hasil penelitian di lapangan menunjukkan, responden yang memiliki peran teman sebaya tidak mendukung mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) 61,7% tidak aman dalam berkendara, sedangkan responden yang memiliki peran teman sebaya mendukung 50% berperilaku aman dalam berkendara.

Dalam penelitian ini, peran teman sebaya mengenai perilaku *safety riding* ditunjukkan dengan adanya respon terhadap perilaku berkendara teman seperti pemeriksaan kendaraan sebelum berkendara (ban, lampu, klakson, spion, rantai, mesin), pemeriksaan kelengkapan surat (SIM dan STNK), penggunaan APD (helm, masker, sarung tangan, jaket, sepatu), batasan kecepatan berkendara, dan sebagainya.

Teman sebaya merupakan faktor yang dapat mempengaruhi seseorang dalam hal ini adalah perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*). Dalam hal

ini, sebagian besar waktu mahasiswa dihabiskan untuk melakukan interaksi sosial dengan teman sebayanya. Terlebih mahasiswa ini hidup terpisah dan jauh dari jangkauan orang tua, sehingga cenderung lebih sering berinteraksi dengan teman yang dapat memberikan pengaruh perilaku baik yang positif maupun negatif.

Perilaku dan perasaan seseorang berkaitan erat, selain itu pengaruh kelompok terasa kuat dalam mengubah perilaku individu. Dengan kata lain kelompok atau dalam hal ini adalah peran teman sebaya seseorang sangat berpengaruh untuk mengubah perilaku seseorang. Oleh karena itu, sebaiknya semakin baik perilaku yang ditularkan pada teman sebayanya maka semakin baik pula teman sebaya tersebut menerima masukan sehingga akan terjadi perubahan perilaku yang positif pada seseorang (Adinugroho, 2014:334).

5.1.5 Hubungan antara Keikutsertaan Pelatihan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Berdasarkan hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara keikutsertaan pelatihan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES dengan nilai ($p\text{-value} = 0,757$). Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Firmansyah (2013:7) yang menyatakan bahwa ada hubungan antara pelatihan mengemudi dengan perilaku *safety driving* pada pengemudi mobil pengangkut semen curah di PT. Prima Karya Manunggal dengan nilai signifikansi sebesar 0,049.

Mengemudikan kendaraan menjadi suatu kegiatan yang kompleks karena memerlukan kemampuan, pengetahuan, kesiapan dan pengalaman tertentu untuk

menghadapi situasi di jalan, menguasai kendaraan, serta menerima pengaruh sebagai respon dari lingkungan di sekitar jalan (Adi, 2014:695).

Menurut Rifal (2015:6), pengemudi yang memenuhi standar kompetensi akan dapat menyelenggarakan lalu lintas yang tertib dan merupakan faktor pendukung dalam upaya meningkatkan keselamatan berkendara. 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.

Mengingat besarnya kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu lintas, maka dianggap perlu untuk menekan angka kejadian kecelakaan lalu lintas. Banyaknya kesalahan yang dilakukan oleh pengemudi disebabkan oleh rendahnya perilaku disiplin berlalu lintas dan ketidaktahuan pengemudi mengenai cara mengemudi yang baik dan aman di jalan raya. Oleh sebab itu, pemberian diklat (pendidikan dan pelatihan) mengenai bagaimana cara mengemudi yang benar dan aman (*safety driving*), adalah salah satu upaya untuk meningkatkan perilaku disiplin para pengemudi agar sesuai dengan tata cara berlalu lintas yang benar dan aman (Firmansyah, 2013:7).

Menurut hasil penelitian di lapangan, mayoritas responden tidak pernah mengikuti pelatihan mengenai *safety riding* dan tidak semua responden yang tidak mengikuti pelatihan berperilaku aman dalam berkendara, hanya ada 42,2% saja dari total responden yang tidak pernah mengikuti pelatihan yang dinyatakan

berperilaku aman dalam berkendara, sedangkan 57,8% tidak pernah mengikuti pelatihan lainnya berperilaku tidak aman.

Sebaiknya, perlu dilakukan pendidikan mengenai mengendarai atau mengemudi yang memadai, meliputi pengetahuan tentang interaksi manusia-kendaraan-lingkungan, mengembangkan keahlian berkendara, dan mempengaruhi secara positif perilaku pengendara. Hal ini akan menciptakan kebiasaan mengendarai yang lebih aman, dan dapat menurunkan jumlah angka kecelakaan (Pamungkas, 2014:13).

5.2 HAMBATAN DAN KELEMAHAN PENELITIAN

5.2.1 Hambatan Penelitian

Pada penelitian yang dilakukan, terdapat hambatan yang mempengaruhi kelancaran penelitian baik sebelum, saat penelitian berlangsung maupun setelah penelitian. Hambatan-hambatan tersebut antara lain:

1. Peneliti merupakan peneliti pemula yang belum mempunyai pengalaman dalam meneliti, serta pengetahuan riset ilmu kesehatan masyarakat yang masih kurang sehingga tak jarang peneliti mendapatkan kesulitan dalam melakukan pengambilan data dan analisis data.
2. Beberapa responden menolak berpartisipasi / diwawancarai dengan alasan sibuk dan terburu-buru ada kegiatan lain.

5.2.2 Kelemahan Penelitian

Penelitian tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa di FMIPA UNNES ini tidak lepas dari beberapa kelemahan, antara lain:

1. Adanya bias informasi yaitu bias yang muncul karena informasi yang dikumpulkan dari responden salah atau kurang tepat. Dalam hal ini ada kemungkinan responden tidak jujur dalam memberi jawaban, serta kemungkinan lain responden salah dalam menafsirkan pertanyaan.
2. Penelitian ini menggunakan metode *cross sectional* sehingga sulit untuk menentukan sebab dan akibat karena pengambilan data resiko dan efek dilakukan dalam saat yang bersamaan.
3. Dalam mengukur perilaku pada penelitian ini hanya dilakukan dengan kuesioner tidak dilakukan observasi sehingga hasilnya masih kurang optimal dan tidak objektif. Hal tersebut dilakukan karena pertimbangan keadaan responden serta waktu penelitian.

BAB VI PENUTUP

6.1 SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015
2. Ada hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015
3. Ada hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015
4. Ada hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015
5. Tidak ada hubungan antara keikutsertaan pelatihan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015

6.2 SARAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Mahasiswa dapat mengikuti penyuluhan atau pelatihan mengenai keselamatan berkendara (*safety riding*) yang diselenggarakan oleh pihak kampus, ataupun dari pihak kepolisian dan lembaga terkait seperti dari Honda maupun Yamaha sebagai upaya perlindungan keselamatan
2. Mahasiswa seharusnya mempraktekkan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) yang baik dan benar baik itu ketika perjalanan dekat maupun jauh untuk meminimalisir atau mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, dan selain itu dapat memberikan contoh kepada masyarakat luas bahwa keselamatan adalah hal yang utama.
3. Mahasiswa sebaiknya mengubah perilaku, meningkatkan pengetahuan, serta peduli terhadap keselamatan berkendara untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perilaku buruk seperti merokok saat berkendara, berbincang-bincang, menggunakan *handphone* saat berkendara, dan melanggar rambu lalu lintas sebaiknya dihindari dalam berkendara.
4. Diharapkan dapat melakukan penelitian lanjutan tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa dengan variabel penelitian yang berbeda.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar, 2012, *Manajemen Lalu Lintas: Suatu Pendekatan Untuk Mengelola dan Mengendalikan Lalu Lintas*, Transindo Gastama Media
- Achmadi, Umar Fahmi, 2014, *Kesehatan Masyarakat: Teori dan Aplikasi*, Rajawali Pers, Jakarta
- Adi, Waskito dan Bambang Susantono, 2014, *Analisis Keselamatan Berlalu Lintas Di Lingkungan Kampus Undip*, Jurnal Teknik Pwk, Volume 3, No. 4
- Adinugroho, Nurcahyo, Bing Kurniawan dan Ida Wahyuni, 2014, *Faktor yang Berhubungan dengan Praktik Safety Driving pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang*, Jurnal Kesmas Volume 2, No. 6, Juni
- Adnani, Hariza, 2011, *Ilmu Kesehatan Masyarakat*, Nuha Medika, Yogyakarta
- Agung, Ivan Muhammad, 2014, *Model Perilaku Pengendara Beresiko Pada Remaja*, Jurnal Psikologi Integratif, Volume 2, No. 2, 35-41, Desember
- Anonim, 2015, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Pustaka Mahardika, Yogyakarta
- Anonim, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*
- Arikunto, Suharsimi, 2013, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Rineka Cipta, Jakarta

- Ariwibowo, Raditya, 2013, *Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik*, Jurnal Kesehatan Masyarakat Volume 2 No.1
- Asdar, Muhammad, Rismayanti dan Dian Sidik, 2013, *Perilaku Safety Riding pada Siswa SMA Di Kabupaten Pangkep*
- Astuti, Indah Dwi, 2014, *Analisis Penerapan Perilaku Aman Berkendara pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Di Kawasan UNSRI Indralaya Tahun 2014*
- Badan Pusat Statistik Prov. Jawa Tengah dan BAPPEDA Prov. Jawa Tengah, 2014, *Jawa Tengah Dalam Angka 2014*, Badan Pusat Statistik Prov. Jawa Tengah, Semarang
- Bustan, M.N, 2007, *Epidemiologi: Penyakit Tidak Menular*, Rineka Cipta, Jakarta
- Dinas Kesehatan Kota Semarang, 2015, *Profil Kesehatan Kota Semarang 2014*, Dinas Kesehatan Kota Semarang, Semarang
- Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, 2013, *Panduan Keselamatan Di Jalan*, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah
- Direktorat Jenderal Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan, 2014, *Profil Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan Tahun 2013*, Kementerian Kesehatan, Jakarta
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2013, *Profil dan Kinerja Perhubungan Darat 2013 Provinsi Jawa Tengah*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Semarang

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2014, *Perhubungan Darat Angka Tahun 2013*, Kementerian Perhubungan RI, Jakarta

Ditjen Perhubungan Darat, 2009, *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia*, Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta

Firmansyah, Andi, Muhammad Rum Rahim dan Atjo Wahyu, 2013, *Faktor Yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah Di PT Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013*

Fitriani, Sinta, 2011, *Promosi Kesehatan*, Graha Ilmu, Yogyakarta

Hakim, Lukman dan Fathul Lubabin Nuqul, 2011, *Analisa Sikap Terhadap Aturan Lalu Lintas pada Komunitas Bermotor*, Jurnal Psikologi Indonesia Vol. Viii, Nomor 2

Haryotedjo, Tri, 2012, *Perilaku Peletakan Helm pada Sepeda Motor*, Jurnal Seni Rupa dan Desain Volume 3 No.1 September-Desember

Hermawan, Kawan, 2014, *Persepsi Pengendara Sepeda Motor Terhadap Kewajiban Penggunaan Helm Standar Di Kabupaten Kubu Raya (Analisa Pelaksanaan Dalam Pasal 57 Ayat (1) Jo Ayat (2) dan Pasal 106 Ayat (8) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Di Jalan Adi Sucipto Kabupaten Kubu Raya*, Jurnal S1 Ilmu Sosiatri Vol. 3 Nomor 3 September

Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat, 2012, *Petunjuk Penyusunan Skripsi Mahasiswa Program Strata 1*, IKM FIK UNNES, Semarang

Kepolisian Negara Republik Indonesia, 2014, *Polantas Dalam Angka Tahun 2014*, Korps Lalu Lintas Republik Indonesia, Jakarta

Mahawati, Eni, dan Jaka Prasetya, 2013, *Analisis Penggunaan Handphone Saat Berkendara Terhadap Potensial Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja Di Semarang*, Jurnal Semantik 2013

Muthfisari, Ainurrizki, 2007, *Sopan Santun Berlalu Lintas*, PT Maraga Borneo Tarigas, Kalimantan Barat

Notoatmodjo, Soekidjo, 2005, *Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasinya*, Rineka Cipta, Jakarta

_____, 2010, *Ilmu Perilaku Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta

Pamungkas, Nur Setiaji, 2014, *Mengenal Perilaku Pengendara Kendaraan Dalam Upaya Mencegah Terjadinya Kecelakaan Di Jalan Raya*, Jurnal Teknis Volume 9, No. 1 April

Perwitaningsih, Riyan, 2013, *Hubungan antara Pengetahuan dan Sikap Terhadap Praktik Keselamatan dan Kesehatan Berkendara Sepeda Motor pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Udinus Semarang Tahun 2013*, Jurnal Udinus

Puspitasari, Ayu Dwi dan Lucia Yovita Hendrati, 2013, *Hubungan antara Faktor Pengemudi dan Faktor Lingkungan dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor*, Jurnal Berkala Epidemiologi Volume 1 No. 2 September

Rahardjo, Rinto, 2014, *Tertib Berlalu Lintas*, Shafa Media, Yogyakarta

Ridho, Muhammad, 2012, *Hubungan Persepsi Resiko Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Pemakaian Helm pada Mahasiswa Universitas Indonesia Depok Tahun 2012*

Rifal, Akhmad David Casidy, Anita Dewi P.S dan Ismi Ragil Hartanti, 2015, *Faktor Resiko yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada*

Pengemudi Bus P.O Jember Indah (Risk Factors In Relation To Traffic Accident In Bus Drivers P.O Jember Indah), Artikel Ilmiah Mahasiswa

Riyanto, Agus, 2011, *Aplikasi Metodologi Penelitian Kesehatan*, Nuha Medika, Yogyakarta

Salihat Ing Kurnia, dan Meily Kurniawidjaja, 2010, *Persepsi Resiko Berkendara dan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan Di Kampus Universitas Indonesia, Depok*, Jurnal Kesehatan Masyarakat Nasional Vol. 4 No. 6 Juni

Satlantas Polrestabes Semarang, 2014, *Laporan Bulanan Gakkum Lantas*, Satlantas Polrestabes Semarang, Semarang

Sugiyanto, Giyo, dan Mina Yumei Santi, 2015, *Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas dan Pendidikan Keselamatan Berlalu Lintas Sejak Usia Dini: Studi Kasus Di Kabupaten Purbalingga*, Jurnal Ilmiah Semesta Teknika Volume 18 No.1, 66-75, Mei

Sugiyono, 2010, *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*, Alfabeta, Bandung

_____, 2012, *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*, Alfabeta, Bandung

Sumiyanto, Andi, Eni Mahawati dan Eko Hartini, 2013, *Pengaruh Sikap Individu dan Perilaku Teman Sebaya Terhadap Praktek Safety Riding pada Remaja (Studi Kasus Siswa SMA Negeri 1 Semarang)*, Semarang

Tribowo, Cecep, dan Mitha Erlisya P, 2013, *Kesehatan Lingkungan dan K3*, Nuha Medika, Yogyakarta

Yogatama, Lea Agung Manggala, 2013, *Analisis Pengaruh Attitude, Subjective Norm, dan Perceived Behavior Control Terhadap Intensi Penggunaan Helm*

Saat Mengendarai Motor Pada Remaja dan Dewasa Muda Di Jakarta Selatan, Jurnal Pesat Vol. 5 Oktober

Zuhaida, 2008, *Menjadi Teman Baik*, CV. Ghyyas Putra, Semarang

LAMPIRAN

Lampiran 1. SK Pembimbing



**KEPUTUSAN
DEKAN FAKULTAS ILMU KEOLAHRAGAAN
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG**
Nomor: 34/FIK/2015

Tentang
**PENETAPAN DOSEN PEMBIMBING SKRIPSI/TUGAS AKHIR SEMESTER
GASAL/GENAP
TAHUN AKADEMIK 2014/2015**

- Menimbang** : Bahwa untuk memperlancar mahasiswa Jurusan/Prodi Ilmu Kesehatan Masyarakat/Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Keolahragaan membuat Skripsi/Tugas Akhir, maka perlu menetapkan Dosen-dosen Jurusan/Prodi Ilmu Kesehatan Masyarakat/Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Keolahragaan UNNES untuk menjadi pembimbing.
- Mengingat** : 1. Undang-undang No.20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional (Tambahan Lembaran Negara RI No.4301, penjelasan atas Lembaran Negara RI Tahun 2003, Nomor 78)
2. Peraturan Rektor No. 21 Tahun 2011 tentang Sistem Informasi Skripsi UNNES
3. SK Rektor UNNES No. 164/O/2004 tentang Pedoman penyusunan Skripsi/Tugas Akhir Mahasiswa Strata Satu (S1) UNNES;
4. SK Rektor UNNES No.162/O/2004 tentang penyelenggaraan Pendidikan UNNES;
- Menimbang** : Usulan Ketua Jurusan/Prodi Ilmu Kesehatan Masyarakat/Kesehatan Masyarakat Tanggal 8 Desember 2014

MEMUTUSKAN

- Menetapkan** :
- PERTAMA** : Menunjuk dan menugaskan kepada:
- Nama : Eram Tunggal Pawenang, S.KM, M.Kes
NIP : 197409262003121001
Pangkat/Golongan : III/D
Jabatan Akademik : Lektor
Sebagai Pembimbing
- Untuk membimbing mahasiswa penyusun skripsi/Tugas Akhir :
- Nama : MUTIARA HIKMATUL AZIZAH
NIM : 6411411011
Jurusan/Prodi : Ilmu Kesehatan Masyarakat/Kesehatan Masyarakat
Topik : Personal Hygiene Penjamah Makanan
- KEDUA** : Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

- Tembusan
1. Pembantu Dekan Bidang Akademik
2. Ketua Jurusan
3. Petinggal



DITETAPKAN DI : SEMARANG
TANGGAL : 13 Januari 2015

Harry Pramono, M.Si.
195910191985031001

Lampiran 2. Ethical Clearance



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT
KOMISI ETIK PENELITIAN KESEHATAN (KEPK)
Gedung F3, Lantai 2 Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang, Telp (024) 8508107

ETHICAL CLEARANCE
Nomor: 001/KEPK/2016

Komisi Etik Penelitian Kesehatan Universitas Negeri Semarang, setelah membaca dan menelaah usulan penelitian dengan judul :

Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Mahasiswa (Studi Kasus pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2006-2015)

Nama Peneliti Utama : Mutiara Hikmatul Azizah
Nama Pembimbing : Eram Tunggul Pawenang, S.KM., M.Kes.
Alamat Institusi Peneliti : Jurusan IKM Unnes, Gedung F1, Lantai 2, Sekaran, Gunungpati, Semarang
Lokasi Penelitian : Kota Semarang
Tanggal Persetujuan : 5 Januari 2016
(berlaku 1 tahun setelah tanggal persetujuan)

menyatakan bahwa penelitian di atas telah memenuhi prinsip-prinsip yang dinyatakan dalam Deklarasi Helsinki tahun 2008 dan Pedoman Nasional Etik Penelitian Kesehatan (PNEPK) Departemen Kesehatan tahun 2011 dan oleh karenanya dapat dilaksanakan dengan selalu memperhatikan prinsip-prinsip tersebut.

Komisi Etik Penelitian Kesehatan berhak untuk memantau kegiatan penelitian tersebut.

Peneliti harus melampirkan *informed consent* yang telah disetujui dan ditandatangani oleh peserta penelitian dan saksi pada laporan penelitian.

Peneliti diwajibkan menyerahkan:

- Laporan kemajuan penelitian
- Laporan kejadian bahaya yang ditimbulkan
- Laporan akhir penelitian

Semarang, 5 Januari 2016



Prof. Dr. dr. Oktia Woro K.H., M.Kes.
NIP. 19591001 198703 2 001

Lampiran 3. Surat Ijin Penelitian dari Fakultas ke Kesbangpol Kota Semarang



KEMENTERIAN RISTEK DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG
FAKULTAS ILMU KEOLAHRAGAAN
Gedung F1 Lt. 2, Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang 50229
Telepon: 024-8508007
Laman: <http://fik.unnes.ac.id>, surel: fik@unnes.ac.id

Nomor : 107/UN.37.1.6/LT/2016
Lamp. :
Hal : Ijin Penelitian

Kepada
Yth. Kepala Kesbangpol Kota Semarang
di Semarang

Dengan Hormat,
Bersama ini, kami mohon ijin pelaksanaan penelitian untuk menyusun skripsi/tugas akhir oleh mahasiswa sebagai berikut:

Nama : MUTIARA HIKMATUL AZIZAH
NIM : 6411411011
Program Studi : Kesehatan Masyarakat (Kesehatan Lingkungan dan Kesehatan Kerja), S1
Topik : Personal Hygiene Penjamah Makanan

Atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.


 Semarang, 11 Januari 2016
 Prof. Dr. Sandiyo Rallayu, M.Pd
 NIP. 196103201984032001

Lampiran 4. Surat Ijin Penelitian dari Fakultas ke FMIPA UNNES



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

FAKULTAS ILMU KEOLAHRAHAAN

Gedung F Kampus Sekaran Gunungpati Semarang 50229

Telepon (024) 8508007, Fax. (024) 8508007

Laman: <http://fik.unnes.ac.id>, email : fik@unnes.ac.id

Nomor : 106/UN37.1.6/LT / 2016
Hal : Permohonan ijin Penelitian

20 Januari 2016

Yth. Dekan FPMIPA UNNES Semarang
di Semarang

Dengan hormat,

Dalam rangka penyelesaian program studi, dengan ini kami mohon untuk mahasiswa yang tersebut di bawah ini:

Nama : MUTIARA HIKMATUL AZIZAH
NIM : 6411411011
Prodi/ SMT : Ilmu Kesehatan Masyarakat (KLKK)/09

Diperkenankan mengadakan penelitian di tempat bapak/ibu pimpin, guna mempersiapkan pelaksanaan pembuatan skripsi. topic K3 tentang Safety riding, dengan judul "Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada mahasiswa (Studi Kasus Pada mahasiswa FPMIPA UNNES Angkatan 2008-2015)".

- Sasaran/ obyek : Mahasiswa aktif angkatan 2008-2015
- yang diambil dengan menggunakan metode sampling
- instrument penelitian : kuesioner
- pelaksanaan penelitian : 21 Januari – 29 Februari 2016

Demikian permohonan kami. Atas terkabulnya permohonan ini, kami ucapkan terima kasih.



Dekan
Dekan Bidang Akademik,

Dr. Setya Rahayu M.S.
NIP. 196111101986012001

Tembusan
1. Dekan FIK UNNES
2. Ketua Jur. IKM
3. Arsip

No Dokumen FM-01-AKD-03

Lampiran 5. Surat Ijin Penelitian dari Kesbangpol Kota Semarang



PEMERINTAH KOTA SEMARANG
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK

Jl. Pemuda No. 175 Semarang Telp. 3584045 Hujung: 3584077
Pws. 2601,2602,2603,2604,2605,2606 Fax. 3584045

REKOMENDASI PENELITIAN

NOMOR : 070/1929/I/2016

- I. Dasar :
1. Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 64 Tahun 2011 tanggal 20 Desember 2011 tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi Penelitian.
 2. Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 13 tahun 2008, Tanggal 7 Nopember 2008 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Lembaga Teknis Daerah Kota Semarang.
 3. Peraturan Walikota Semarang Nomor 44 Tahun 2008 Tanggal 24 Desember 2008 tentang Penjabaran Tugas dan Fungsi Badan Kesatuan Bangsa, Politik dan Perlindungan Masyarakat Kota Semarang.
- II. Memperhatikan : Surat Dari Dekan Fakultas Keolahragaan UNNES
Nomor : 107/UN37.1.6/LT/2016
Tanggal : 11 Januari 2016
- III. Pada Prinsipnya kami **TIDAK KEBERATAN / DAPAT MENERIMA** atas Pelaksanaan Penelitian / Survey di Kota Semarang
- IV. Yang dilaksanakan oleh :
1. Nama : **Mutiara Hikmatul Azizah**
 2. Kebangsaan : Indonesia
 3. Alamat : Jl. Cempaka Sari Timur No. 12 Sekaran Gunungpati, Semarang
 4. Pekerjaan : Mahasiswa
 5. Penanggungjawab : Prof. Dr. Tandiyo Rahayu, M.Pd
 6. Judul Penelitian : "Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pada Mahasiswa (Studi Kasus Pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015)"
 7. Lokasi : Kota Semarang

V. Ketentuan yang harus ditaati adalah :

1. Sebelum melakukan kegiatan terlebih dahulu melaporkan kepada Pejabat Setempat/Lembaga Swasta yang akan dijadikan obyek lokasi untuk mendapatkan petunjuk seperlunya dengan menunjukkan Surat Pemberitahuan ini.
2. Pelaksanaan survey / riset tidak disalahgunakan untuk tujuan tertentu yang dapat mengganggu kestabilan pemerintahan. Untuk penelitian yang mendapat dukungan dana sponsor baik dari dalam negeri maupun luar negeri, agar dijelaskan pada saat mengajukan perijinan. Tidak membahas masalah Politik dan atau Agama yang dapat menimbulkan terganggunya stabilitas keamanan dan ketertiban.
3. Surat rekomendasi dapat dicabut dan dinyatakan tidak berlaku apabila pemegang Surat Rekomendasi ini tidak mentaati / mengindahkan peraturan yang berlaku atau obyek penelitian menolak untuk menerima Peneliti.
4. Setelah survey / riset selesai supaya menyerahkan hasilnya kepada Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Semarang

VI. Surat Rekomendasi Penelitian ini berlaku dari :

Tanggal 12 Januari 2016 s/d 12 Juni 2016

VII. Demikian rekomendasi ini dibuat untuk dipergunakan seperlunya.

Semarang, 12 Januari 2016
A.n Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik
Kota Semarang
Sekretaris



Lampiran 6. Surat Ijin Penelitian dari FMIPA UNNES



UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG
FAKULTAS MATEMATIKA DAN ILMU PENGETAHUAN ALAM
Gedung D12 Kampus Sekaran Gunungpati Semarang - 50229
Telp. +62248508112/+62248508005 Fax. +62248508005
Website: <http://mipa.unnes.ac.id> Email: mipa@unnes.ac.id

Nomor : *696* /UN37.1.4/TU/2016 21 Januari 2016
Lampiran : -
Hal : Pemberitahuan


Yth. Wakil Dekan Bidang Akademik FIK
Universitas Negeri Semarang

Dengan hormat,
Menindaklanjuti surat dari Wakil Dekan Bidang Akademik FIK Unnes nomor: 106/UN37.1.6/TU/2016 tanggal 20 Januari 2016 perihal Permohonan Ijin Penelitian, bersama ini kami sampaikan bahwa mahasiswa tersebut dibawah ini:

Nama : Mutiara Hikmatul Azizah
NIM : 6411411011
Prodi/SMT : Ilmu Kesehatan Masyarakat (KLKK) / 9

dapat melaksanakan ijin penelitian di FMIPA Unnes mulai tanggal 21 Januari – 29 Februari 2016 dengan catatan, bahwa selama pelaksanaan ijin penelitian mahasiswa tersebut harus mentaati tata tertib yang berlaku di FMIPA Unnes.

Atas perhatian dan kerjasamanya, kami sampaikan terima kasih.



Prof. Dr. Zaenuri, S.E., M.Si, Akt
NIP. 196412231988031001

Tembusan:
1. Wakil Dekan Bidang Akademik
FMIPA UNNES

Lampiran 7. Surat Keterangan Selesai Melakukan Penelitian



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
 UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG
 FAKULTAS MATEMATIKA DAN ILMU PENGETAHUAN ALAM
 Gedung D12 Kampus Sekaran Gunungpati Semarang - 50229
 Telp. +62248508112/+62248508005 Fax. +62248508005
 Website: <http://mipa.unnes.ac.id> Email: mipa@unnes.ac.id

SURAT KETERANGAN

Nomor: 2371 /UN37.1.4/TU/2016

Dekan Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam (FMIPA) Universitas Negeri Semarang menerangkan bahwa nama-nama tersebut dibawah ini:

No	Nama / NIM	Program Studi	Judul Penelitian
1.	Mutiara Hikmatul Azizah 6411411011	Ilmu Kesehatan Masyarakat	Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa (Studi Kasus Pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015)

telah melakukan pengumpulan data penelitian di Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam (FMIPA) Unnes pada tanggal 21 Januari s.d 29 Februari 2015.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.



30 Maret 2016

Dekan

Prof. Dr. Zaenuri, S.E., M.Si, Akt
 NIP. 196412231988031001

Lampiran 8. Lembar Penjelasan dan Persetujuan Responden

LEMBAR PENJELASAN KEPADA CALON SUBJEK

Saya, Mutiara Hikmatul Azizah, Mahasiswa S1 Peminatan Kesehatan Lingkungan dan Keselamatan Kerja, Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat Universitas Negeri Semarang, akan melakukan penelitian yang berjudul "Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pada Mahasiswa (Studi Kasus Pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015)". Saya mengajak mahasiswa FMIPA UNNES untuk ikut dalam penelitian. Penelitian ini membutuhkan 49 subjek penelitian, dengan jangka waktu keikutsertaan masing masing subjek sekitar 1 (satu) jam.

A. Kesukarelaaan untuk ikut penelitian

Keikutsertaan responden (mahasiswa) dalam penelitian ini adalah bersifat sukarela, dan dapat menolak untuk ikut dalam penelitian ini atau dapat berhenti sewaktu-waktu tanpa denda sesuatu apapun.

B. Prosedur penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan wawancara (berkomunikasi dua arah) antara saya sebagai peneliti dan sebagai pengumpul data (*enumerator*) dengan responden (mahasiswa) sebagai subjek penelitian/ informan. Saya akan mencatat hasil wawancara untuk kebutuhan penelitian setelah mendapatkan persetujuan dari responden (mahasiswa) yang bersangkutan.

C. Kewajiban Subjek Penelitian

Responden (mahasiswa) diminta memberikan jawaban ataupun penjelasan yang sebenar - benarnya terkait dengan pertanyaan yang diajukan untuk mencapai tujuan penelitian ini. Jawaban atau penjelasan yang responden (mahasiswa) berikan hanya untuk kepentingan penelitian, tidak untuk tujuan lain dan akan dijaga kerahasiaan identitas yang bersangkutan.

D. Risiko dan efek samping dan penanganannya

Tidak ada resiko dan efek samping dalam penelitian ini, karena hanya wawancara yang akan dilakukan.

E. Manfaat

Adapun manfaat yang bisa diperoleh dari penelitian ini adalah untuk memberikan masukan dan pertimbangan bagi perumusan kebijakan atau program kesehatan masyarakat, khususnya yang berhubungan dengan kesehatan lingkungan dan kesehatan kerja bagi mahasiswa.

F. Kerahasiaan

Informasi yang didapatkan dari responden yaitu mahasiswa terkait dengan penelitian ini akan dijaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan ilmiah (ilmu pengetahuan).

G. Kompensasi / ganti rugi

Dalam penelitian ini tersedia kompensasi untuk responden yaitu mahasiswa yang diwujudkan dalam bentuk kenang - kenangan.

H. Pembiayaan

Penelitian ini dibiayai mandiri oleh peneliti

I. Informasi tambahan

Penelitian ini dibimbing oleh Bapak Eram Tunggal Pawenang S.KM, M.Kes, sebagai pembimbing skripsi.

Responden (mahasiswa) diberikan kesempatan untuk menanyakan semua hal yang belum jelas sehubungan dengan penelitian ini. Bila sewaktu-waktu ada efek samping atau membutuhkan penjelasan lebih lanjut, responden (mahasiswa) dapat menghubungi Mutiara Hikmatul Azizah, no Hp 081902032199.

Responden (mahasiswa) juga dapat menanyakan tentang penelitian ini kepada Komite Etik Penelitian Kesehatan (KEPK) Universitas Negeri Semarang, dengan nomor telepon (021) 8508107 atau email kepk.unnes@gmail.com

Semarang, 8 Desember 2015

Hormat saya,



Mutiara Hikmatul Azizah

PERSETUJUAN KEIKUTSERTAAN DALAM PENELITIAN

Semua penjelasan tersebut telah dijelaskan kepada saya dan semua pertanyaan saya telah dijawab oleh peneliti. Saya mengerti bahwa bila memerlukan penjelasan saya dapat menanyakan kepada Mutiara Hikmatul Azizah.

Dengan menandatangani formulir ini, saya setuju untuk ikut serta dalam penelitian ini.

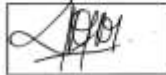

Tandatangan subjek  Tanggal 
 (Nama jelas : Adi Kuliwanto)


Tandatangan saksi 
 (Nama jelas : TARI)

PERSETUJUAN KEIKUTSERTAAN DALAM PENELITIAN

Semua penjelasan tersebut telah dijelaskan kepada saya dan semua pertanyaan saya telah dijawab oleh peneliti. Saya mengerti bahwa bila memerlukan penjelasan saya dapat menanyakan kepada Mutiara Hikmatul Azizah.

Dengan menandatangani formulir ini, saya setuju untuk ikut serta dalam penelitian ini.

Tandatangan subjek  Tanggal 
 (Nama jelas : Joko Purwanto)

Tandatangan saksi 
 (Nama jelas : TARI)

Lampiran 9. Kuesioner

KUESIONER

FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA (*SAFETY RIDING*) PADA MAHASISWA

(Studi Pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015)

Tanggal Wawancara :

No. Responden :

I. Identitas Responden

1. Nama :
2. Umur :
3. Jenis Kelamin :
4. Pengalaman Berkendara : tahun

II. Pertanyaan

1. Pengetahuan Mahasiswa Tentang *Safety Riding*

No.	Pernyataan	Jawaban		
		Benar	Salah	Tidak tahu
1.	<i>Safety riding</i> adalah salah satu upaya untuk mencegah serta menurunkan kejadian kecelakaan lalu lintas.			
2.	<i>Safety riding</i> hanya dilakukan saat perjalanan jauh.			
3.	Kewaspadaan (<i>Alertness</i>), Kesadaran (<i>Awareness</i>), Sikap dan Mental (<i>Attitude</i>) merupakan konsep <i>safety riding</i> .			
4.	Penerapan <i>safety riding</i> dilakukan secara komprehensif yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara.			
5.	Dalam UU No. 22 Tahun 2009 diatur bahwa setiap pengendara wajib membawa SIM dan STNK.			
6.	Helm digunakan hanya untuk melindungi dari panas dan hujan.			
7.	Pemakaian <i>safety apparels</i> dapat meminimalkan cedera saat terjadi kecelakaan.			
8.	Keberadaan kaca spion hanya sebagai formalitas.			
9.	Rem belakang efektif dalam membantu pengereman secara mendadak.			
10.	Berkendara melawan arus dapat menyebabkan kecelakaan.			
11.	<i>Service</i> sepeda motor hanya dilakukan saat ditemukan kerusakan pada bagian motor.			
12.	Sepeda motor berjalan di lajur kiri, penggunaan lajur kanan hanya untuk mendahului.			
13.	SIM, STNK dan mengenakan helm standar adalah komponen penting yang diwajibkan pengendara kendaraan bermotor roda dua.			

2. Sikap Mahasiswa Terhadap *Safety Riding*

SS = Sangat Setuju

S = Setuju

R = Ragu-ragu

TS = Tidak Setuju

STS = Sangat Tidak Setuju

No.	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	R	TS	STS
1.	<i>Safety riding</i> dapat mencegah terjadinya kecelakaan.					
2.	Anda melakukan <i>safety riding</i> meskipun tidak ada bahaya yang mengancam terjadinya kecelakaan.					
3.	Ketika akan melakukan perjalanan dekat, anda tidak perlu melakukan pemeriksaan kendaraan					
4.	Anda boleh membawa penumpang lebih dari 1 orang dewasa.					
5.	Demi keamanan, Anda selalu membawa SIM C dan STNK saat berkendara.					
6.	Ketika hendak membelok sebaiknya terlebih dahulu menyalakan lampu sein.					
7.	Ketika jalanan sepi, anda boleh mengendarai sambil memegang <i>handphone</i> .					
8.	Sebaiknya melakukan <i>service</i> rutin untuk mengetahui kondisi sepeda motor agar tetap aman.					

3. Persepsi Mahasiswa Tentang *Safety Riding*

SS = Sangat Setuju

S = Setuju

R = Ragu-ragu

TS = Tidak Setuju

STS = Sangat Tidak Setuju

No.	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	R	TS	STS
1.	Setiap pengendara harus mematuhi hukum dan undang-undang yang berlaku.					
2.	Menjalankan kendaraan dengan kecepatan tinggi berpotensi kecelakaan.					
3.	Anda harus selalu berhati-hati dan waspada ketika berkendara.					
4.	Menurut Anda, pengecekan kendaraan sebelum berkendara wajib dilakukan.					
5.	Menurut Anda, ketika berkendara ke kampus harus memakai perlengkapan seperti helm, jaket, masker, sarung tangan dan sepatu serta membawa SIM dan STNK					
6.	Menurut Anda, selalu mengecek kaca spion adalah salah satu cara untuk menghindari kecelakaan.					
7.	Menurut Anda, menerima telepon pada saat berkendara tidak mengganggu konsentrasi.					

4. Peran Teman Sebaya Terhadap *Safety Riding*

No.	Pertanyaan	Jawaban	
		Ya	Tidak
1.	Apakah teman Anda membimbing agar dapat mengendarai motor dengan baik dan benar?		
2.	Apakah teman Anda selalu mengingatkan untuk mengecek kondisi kendaraan sebelum digunakan?		
3.	Apakah teman Anda mengingatkan untuk memakai APD (Alat Pelindung Diri) ketika berkendara?		
4.	Apakah teman Anda mengingatkan untuk tetap memperhatikan keselamatan berkendara, baik keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya?		
5.	Apakah teman Anda rutin menanyakan seputar aktivitas berkendara dalam sehari-hari?		
6.	Apakah teman Anda mengingatkan dalam hal pengendalian kecepatan ketika berkendara?		
7.	Apakah teman Anda mengingatkan untuk melakukan servis motor secara teratur?		
8.	Apakah teman Anda membiarkan saja jika melakukan kesalahan dalam berkendara?		

5. Keikutsertaan Pelatihan *Safety Riding*

- 1). Apakah Anda pernah mengikuti pelatihan mengenai *safety riding*?
 - a. Ya
 - b. Tidak
- 2). Kapan Anda mengikuti pelatihan mengenai *safety riding*?
- 3). Siapa yang memberikan pelatihan mengenai *safety riding*?

6. Perilaku *Safety Riding*

No.	Pertanyaan	Jawaban				
		Selalu	Sering	Kadang-kadang	Hampir tidak pernah	Tidak pernah
1	Apakah Anda memeriksa/memanaskan mesin sepeda motor sebelum berkendara?					
2	Apakah Anda mengecek tekanan ban sebelum berkendara?					
3	Apakah Anda memeriksa kondisi bahan bakar sebelum berkendara?					

4	Apakah Anda membawa STNK setiap kali berkendara?					
5	Apakah Anda membawa SIM setiap kali berkendara?					
6	Apakah Anda menggunakan helm standat saat berkendara?					
7	Apakah Anda memakai jaket saat berkendara?					
8	Apakah Anda memakai masker saat berkendara?					
9	Apakah Anda memakai sarung tangan saat berkendara?					
10	Apakah Anda memakai sepatu saat berkendara?					
11	Apakah Anda menyalakan lampu utama saat berkendara disiang hari?					
12	Apakah Anda menyalakan lampu sein sebelum membelok?					
13	Apakah Anda mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi?					
14	Apakah Anda sering melakukan pengereman secara mendadak?					
15	Apakah Anda selalu menjaga jarak dengan pengendara lain?					
16	Apakah Anda memelihara kebersihan sepeda motor beserta perlengkapannya secara rutin setelah berkendara?					
17	Apakah Anda rutin melakukan service sesuai jadwal?					
18	Apakah Anda memakai pelindung kepala (selain helm) apabila berkendara?					

Lampiran 10. Hasil Uji Validitas dan Reabilitas

1. Pengetahuan

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.855	14

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
P1	10.50	10.328	-.088	.872
P2	10.53	9.292	.397	.851
P3	10.53	8.947	.571	.843
P4	10.53	9.085	.501	.846
P5	10.57	8.392	.780	.830
P6	10.67	8.851	.447	.850
P7	10.63	8.102	.801	.826
P8	10.53	8.878	.607	.841
P9	10.53	8.740	.679	.837
P10	10.70	8.976	.378	.855
P11	10.57	8.392	.780	.830
P12	10.77	8.875	.388	.855
P13	10.60	8.938	.471	.848
P14	10.53	9.292	.397	.851

2. Sikap

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.795	8

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
P1	26.73	23.375	.751	.752
P2	27.23	22.806	.593	.760
P3	28.10	22.507	.449	.782
P4	27.77	21.702	.545	.765
P5	28.27	20.202	.414	.810
P6	26.80	25.545	.400	.788
P7	27.40	21.421	.608	.754
P8	26.80	23.821	.573	.767

3. Persepsi

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.742	7

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
P1	24.70	14.562	.461	.723
P2	25.10	12.921	.448	.713
P3	24.77	13.702	.693	.694
P4	25.93	10.823	.395	.756
P5	25.30	12.010	.409	.728
P6	25.03	13.689	.521	.707
P7	24.97	11.137	.669	.656

4. Peran Teman Sebaya

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.745	9

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
P1	5.30	6.424	-.257	.825
P2	5.17	4.833	.500	.709
P3	5.17	4.695	.578	.697
P4	5.37	4.792	.439	.719
P5	5.13	4.878	.506	.709
P6	5.37	4.861	.405	.725
P7	5.27	4.616	.554	.698
P8	5.27	4.478	.629	.685
P9	5.17	4.626	.618	.690

5. Perilaku

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.870	20

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
P1	70.03	150.723	.447	.864
P2	70.57	160.944	.220	.870
P3	70.00	147.724	.439	.865
P4	69.33	165.402	-.015	.875
P5	69.37	154.171	.383	.866
P6	69.10	157.266	.398	.866
P7	69.23	151.702	.485	.863
P8	70.13	148.395	.417	.866
P9	70.17	146.833	.493	.863
P10	70.63	140.999	.624	.857
P11	70.83	142.626	.604	.858
P12	69.43	144.530	.608	.858
P13	69.23	151.702	.468	.864

P14	69.13	156.257	.451	.865
P15	70.53	148.602	.485	.863
P16	69.90	150.990	.490	.863
P17	70.33	143.816	.651	.857
P18	70.67	150.230	.430	.865
P19	70.20	151.269	.468	.864
P20	70.20	145.752	.622	.858

Lampiran 11. Data Responden Penelitian

No. Resp	Nama	Umur	Angkatan	Pengalaman Berkendara
1	Adi Joko P	24	2009	10
2	Panji Irawan	24	2010	10
3	Gunawan Nurcahyo	22	2011	8
4	A. Shofyan Firjon B	22	2011	7
5	Adib Khoiruddin F	21	2012	4
6	M. Rizki Akbar	22	2011	5
7	Adi Kusbiantoro	21	2012	7
8	Ahlian Majidi	21	2012	7
9	Umar Syarif Hidayat	21	2012	4
10	M. Fikrul Huda	20	2013	5
11	M. Imaduddin	20	2013	4
12	M. Risal Rosyadi	19	2014	6
13	Anas Muqoddas	19	2014	6
14	Gilang Nugroho D	18	2015	3
15	Rangga Kusuma W	23	2010	8
16	Novi Vidiantoro	22	2011	9
17	Suyono	22	2011	8
18	Mukhibin	22	2011	9
19	Arif Muamar Wahid	21	2011	8
20	Adhitya Himawan	21	2012	6
21	Aji Antara	22	2011	8
22	M. Ahganiya Naufal	22	2011	6
23	M. Fahmi Hasan	22	2011	7
24	Jhon Paul Perdana	21	2012	9
25	Arief Afandy	21	2012	7
26	Ulul Amri	20	2013	6
27	Ahmad Syaqui	21	2012	8
28	Muaarif Abas	21	2012	4
29	Muji Mustofa	22	2011	8
30	Yanuri	21	2012	8
31	M. Deni Nuryanto	21	2012	5
32	Hendry Prayogo	22	2012	7
33	Rohmat Istiawan	21	2012	6
34	Malik Abdul Aziz	19	2014	4
35	Dhamar Putra F	21	2011	9
36	Ifandika Dwi	21	2012	7
37	Abdur Rohman A	20	2013	5
38	Eka Ardiyanto	21	2012	5
39	Adedi Agus S	25	2008	10
40	Pungki Bagaskoro	21	2012	7
41	Rinandar Muslimin	24	2009	8
42	Rudi Realitanto	23	2010	10

43	Bayu Setyo W	22	2011	10
44	Fairus Amin	21	2012	6
45	Aziz Amrullah	22	2011	7
46	Syahrudin	21	2012	8
47	Irfan Nurdin	21	2012	5
48	Sigid Hardiyanto	19	2013	6
49	Chandika Suryadana	22	2012	7
50	Nisar Manarul	20	2013	6
51	Setyo Utomo	20	2013	5
52	Dwi Turistyanto	23	2010	9
53	Faisal Abda Ashari	21	2012	7
54	Ichsan Wibowo	21	2012	6
55	Ivan Deonatan N	19	2014	5
56	Erwin Bramantya	19	2014	5
57	Abdul Muis	24	2009	9
58	Addinul Assidiq	21	2012	7
59	Ahmad Fajrudin	22	2011	9
60	Ridho Aditya R	21	2012	7
61	Rizky Nurarief	22	2011	8
62	Jalud Kumba Sae	21	2012	8
63	Imron Nur Rois	20	2013	7
64	Muhammad Fahmi	22	2011	8
65	Agus Kristiyanto	25	2008	8
66	Yanur Tejo Kusuma	23	2010	5
67	Restu Prasetyo	22	2011	4
68	Andika Fikri G	23	2010	6
69	Yusuf Maulana	22	2011	7
70	Sulung Fajar S	22	2011	6
71	Nicko Fernando	19	2014	4
72	Dewangga Arief	21	2012	8
73	Aditya Cahya N	21	2012	9
74	Syaifuddin Tans W	20	2013	4
75	Yanuar Hakim	21	2012	6
76	Samsul Bakhri	21	2012	6
77	Sofan Tri P	21	2012	6
78	Pradikky Aji N	20	2013	6
79	Zaidin Asyabah	21	2012	6
80	Nugraha Saputra A	22	2011	6
81	Ramadhani T	21	2012	7
82	Bagas Aquinaldi	20	2013	4
83	Kurniawan Eko W	24	2009	9
84	M. Kridanto	23	2010	8
85	Hasan Hafid	21	2012	8
86	Hasbi Dirgahayu	21	2012	7
87	Dzikru Rohman	21	2012	6
88	Rendy Setiawan	23	2010	8

89	Galih Wasesa	22	2011	7
90	Ogi Februdhana M	22	2011	6
91	Novian Bayu	21	2012	6
92	Deni Nugroho	21	2012	7
93	Arief Dwi S	21	2012	8
94	Rifqi Aribath P	21	2012	5
95	Muhammad Syahrul I	24	2009	5
96	M. Rifki Muzaki	22	2011	7
97	Kevin Maulana K	22	2011	5
98	Fajar Sukmaya	21	2012	4
99	Mohamad Sobirin	21	2012	3
100	Muhammad Khoiru F	21	2012	5
101	Budi Antoni S	21	2012	6
102	Andi Firmansah	22	2011	7
103	Ivan Hadi Santosa	21	2012	6
104	Yogi Prabowo	22	2011	6
105	Eko Prastowoaji	21	2012	7
106	Ashari Munif	21	2012	6
107	Reza Faizal	21	2012	7
108	Alif Lambardoaji S	18	2015	5
109	M. Nur Akrom	23	2010	5
110	Akhsanun Toriq P	23	2010	5
111	Satrio Abdurrahman	21	2012	7
112	Herwidhi Tri P	21	2012	6
113	Sigit Tri Prasetyo	21	2012	8
114	Abdul Qohar	21	2012	7
115	Muh. Ali Yusran	23	2010	7
116	Anton Setyono	21	2012	6
117	Dani Syamsudin	21	2012	7
118	Ibnu Fitriatmoko	21	2012	8
119	Ektosim Solikul	23	2010	6
120	Rizky Widiatmoko	22	2011	7
121	M.Syaifurrozaq	21	2012	5
122	Arie Irawan	21	2012	6
123	Yoga Pratama	21	2012	7
124	Sulihen Mustofa	20	2013	6
125	Rizky Arief Eka	24	2009	7
126	Ahmad Sanusi	23	2010	6
127	Teguh Maulana M	21	2012	7
128	Susanto	21	2012	5
129	Fachrudin Faisal	20	2013	6
130	Arterio Furqon H	19	2014	7
131	Tesar Arvit J	24	2009	8
132	Surya Yayang Ardian	21	2012	6
133	Hanif Nurul M	21	2012	7
134	A.Halimi	23	2010	7

135	Purnomo Siddhi	22	2011	8
136	Muh. Septian N	22	2011	7
137	M. Arif K	21	2012	6
138	Bayu Eka Yudha N	21	2012	7
139	M. Arif Budiman	20	2013	6
140	Hari Rahmanto	25	2008	10
141	Galih Bangkit N	24	2009	8
142	Galang Swasta D	22	2011	6
143	Imam Budiarto	21	2012	7
144	Alamsyah Adhi K	21	2012	6
145	Isdiyanto Chaerul	20	2013	8
146	Andhika Dzulrizki	19	2014	6
147	Haidar Radi'	18	2015	5
148	Yatmono	19	2014	6
149	Bambang Sutipnyo	22	2011	8
150	Moh. Lutfi Ardian	22	2011	6
151	Satria Adhi Kusuma	23	2010	10
152	Dedi Oksiono	22	2011	7
153	Bagus Addin Hutomo	21	2012	8
154	Ulil Albab	21	2012	6
155	Darsono	24	2009	9
156	Tholhah Ahmad	24	2009	9
157	Siswanto Dwi	21	2012	6
158	Wandha Budhi	21	2012	8
159	Eko Ahmad Ababil	19	2014	9
160	Jufri	23	2010	7
161	Nafisul Ulum A	23	2010	6
162	M. Agung Mufti	22	2011	7
163	Muh. Komari	24	2009	5
164	Murtadi	24	2009	7
165	Taofikurohman	24	2009	8
166	Akh. Basuki	24	2009	8
167	Gunawan Sutriono	24	2009	8
168	Adi Triyono	23	2010	7
169	Dwi Widiatmoko	23	2010	6
170	Sigit Wahyu P	22	2011	6
171	Parpulangan Hutasoit	22	2011	7
172	Dhonirul Machiril	22	2011	6
173	A. Zayadi	22	2011	7
174	Angling Harindana	21	2012	8
175	Aham Wahyu W	21	2012	6
176	Tri Aji Budiarto	21	2012	5
177	Sidiq Fauzi	21	2012	6
178	Muhammad Naschan	21	2012	6
179	Yoga Adi Pranata	20	2013	7
180	Yoseanno Widi A	20	2013	6

181	Yusuf Nugi N	18	2015	7
182	Tirnojo Ikhsan R	21	2012	8
183	M. Agung Riswanto	21	2012	7
184	Deden Kurniawan	21	2012	5
185	Singgih Ade Triawan	21	2012	7
186	Fajar Adi Nugroho	21	2012	8
187	Rizki Suhendr Putra	21	2012	9
188	Tofik Hidayat	21	2012	8
189	Ahmad Afif Ridwan	21	2012	7
190	Mahardhika Adhi P	22	2011	7
191	Agas Putra Hartanto	22	2011	8
192	Agus Safangat	21	2012	9
193	M. Syukron Fadili	21	2012	7
194	Mukhali	24	2009	8
195	Slamet Tulus	24	2009	7
196	Mukhrowi	24	2009	8
197	Afif Setyo Nugroho	21	2012	8
198	Agus Setyawan	21	2012	7
199	Yoki Erlangga	19	2014	8
200	Wawan Andriawan	18	2015	8
201	Ananto Rifki W	24	2009	9
202	Agus Ulin Nuha	22	2011	7
203	Arfan Miftahudin N	21	2012	6
204	Gandhung Herdha	22	2011	6
205	M. Krista Pratama	21	2011	7
206	M. Afif Hakim	21	2012	8
207	Wawan Riyanto	21	2012	6
208	Arif Bayu Satria	21	2012	7
209	Muh. Nailul Autor	24	2009	8
210	Sobirin Nuril Ikhsan	24	2009	9
211	Ahmad Solikin	21	2012	6
212	Erlangga Dwi Andika	21	2012	7
213	Fatchun Na'im	21	2012	8
214	Mohamad Nurhdi	21	2012	6
215	Sukaryono	19	2014	8
216	Mohammad Isa Fifta	21	2012	6
217	Wahyu Nugroho	24	2009	6
218	Suprpto	21	2012	6
219	Maulana Akhsan	21	2012	7
220	Odi Anggreawan	21	2012	6
221	Imam Ahmad A	21	2012	7
222	Ahmad Asif Qolbi	21	2012	8
223	Arief Wiranto	23	2010	6
224	Dimas Wahyu Purba	24	2009	7
225	Budi Santoso	24	2009	9
226	Anjar Aditya P	19	2014	6

227	Widianto	19	2014	7
228	Ahmad Ilfan Fachri	22	2011	6
229	Dedy Ghozim H	22	2011	8
230	M. Awaluddin Noor	22	2011	7
231	M. Hafiz Setiawan	23	2010	6
232	Galih Januarrahmana	22	2011	8
233	Septian Adhi	21	2012	6
234	Mohammad Ikrom	21	2012	5
235	Indra Adi nugroho	19	2014	7
236	Benedetus Emanuel	22	2011	8
237	Bahtera Muhammad	24	2009	9
238	Hardika Hadi Saputra	21	2012	4
239	Hamdan Mustafa	21	2012	6
240	Boltaev Bahrom	22	2011	7
241	Ilham Al Hasbi	21	2012	8
242	Stepanus Ardian C	24	2009	8
243	Junaedi Harmiansyah	21	2012	7
244	Arif Nur Hidayat	21	2012	6
245	Margo Susilo	20	2013	7
246	Much. Ngafifudin	21	2012	7
247	Sandi Santosa	21	2012	8
248	M. Ishak Arofik	19	2014	5
249	M. Alifian Febrianto	21	2012	6
250	Dinullah Alhaq	21	2012	8
251	Faozi	22	2011	7
252	Chandra Adhi	19	2014	8
253	Fandi Musthofa A. S	21	2012	6
254	Muh. Nahrowi	21	2012	6
255	Bagus Jati Kusuma	22	2011	6
256	Puwaditya Nugraha	21	2012	6
257	Hendri Sulistyawan	21	2012	6
258	M. Harviandi	23	2010	8
259	I Made Putra R	21	2012	7
260	Agung Setyo P	21	2012	7
261	Johan Dwi Ardama	21	2012	6
262	Eko Nur Cahyo	22	2011	9
263	Irsyad Afnan	22	2011	8
264	Ridho Adi Negoro	21	2012	7
265	Cahya Purwanto	24	2009	8
266	M. Sirojul Mukhlisin	23	2010	10
267	Teguh Winarso	19	2014	6
268	Rahmad Ramadhon	21	2012	6
269	Isro Destiyanto	21	2012	7
270	Sanusi	22	2011	6
271	Busyrol Anam G	22	2011	7
272	Sudarman	21	2012	6

273	Nanang Ghufron	21	2012	5
274	Rahmad Setiyoko	21	2012	7
275	Irfan Saptian	22	2011	8
276	M. Nur Abdul Latif	22	2011	9
277	Johan Edi P	23	2010	9
278	Eko Supriyadi	21	2012	6
279	Hengky Tri Ikhsanto	21	2012	7
280	Ryan Aldianto	20	2013	7
281	Rochmad Maulana N	22	2011	8
282	Nofrizal Ghufron	19	2014	7
283	Yuslim Mualif	19	2014	6
284	Pandu Anggara	20	2013	7
285	Ian Ardiansyah	20	2013	5
286	Muslif Akhyar	21	2012	8
287	Hadi Susanto	21	2012	6
288	Irfan Ramdhany	22	2011	7
289	Isomaddinov A	22	2011	8
290	Taufik Nur H	21	2012	8
291	M. Agung Prayo	22	2011	8
292	Mustiko Rizki R	21	2012	5
293	Bravura Candra	22	2011	7
294	M. Fadhillah Dzuhri	20	2013	6
295	Andika Arga	19	2014	7
296	Novian Alaik R	19	2014	6
297	Rifan Rahadian Gani	22	2011	8
298	Barro Al Faishol	22	2011	6
299	Azam Hanid din	22	2011	7
300	Agustaf Prasetyo	21	2012	5
301	Ikhsan Fadillah Basie	21	2012	7
302	Farid Al Rosyid	22	2011	6
303	Yogi Martha Wijaya	22	2011	7
304	Didi Subagja	21	2012	8
305	Wijianto	21	2012	6
306	Alam Wahyu Santoso	20	2013	7
307	Hiastomo Dwi	20	2013	5
308	Ichsan Faturrachman	18	2015	6
309	Taufik Nur F	21	2012	8
310	Muhammad Alifudin	21	2012	9
311	Tegar Afiateras	23	2010	9
312	Rhendi Van Pasaribu	19	2014	4
313	Rosmadi	19	2014	6
314	Tri Budiyanto	19	2014	8
315	Muh. Khanifudin	23	2010	8
316	Bayu Kurniawan	22	2011	6
317	Raga Fadashar	22	2011	5
318	Aris Tri Susanto	22	2011	8

319	Mastoni	23	2010	8
320	M. Nur Khori	19	2014	4
321	Yudha Aditya P	22	2011	7
322	Adi Ahmad Fauzi	20	2013	5
323	Abdul Hariyanto	22	2011	5
324	Eddi Murdoko	23	2010	10
325	Azhar Saiful Bahri	20	2013	7
326	Bani Adam K	20	2013	7
327	Adhie Legowo	22	2011	8
328	M. Khaerumuzaki	22	2011	7
329	Pambudiargo Widhi	19	2014	7
330	Danang Prasetyo	18	2015	4
331	Zuniar Musrifin	23	2010	9
332	Ahmad Mustafid	22	2011	7
333	Ryan Bakhtiar	20	2013	5
334	Sugeng Widodo	23	2010	9
335	Moh. Syarief	22	2011	9
336	Muhammad Thohir	18	2015	7
337	Didik Arif Hariyanto	24	2009	8
338	Berto Sitompul	19	2014	5
339	Slamet Nur Ali	24	2009	9
340	Rizky Indra Permana	22	2011	9
341	Dwhi Prasthiyo	23	2010	7
342	Ginanjari Ismail	23	2010	6
343	Choirur Rozikin	20	2013	5
344	Zhaidin Anwar	20	2013	8
345	Bias Marshil Basaral	19	2014	7
346	M. Addibudin	22	2011	7
347	Fahman Almafazani	24	2009	8
348	Wafak Bunayya	21	2012	6
349	M. Anwarudin Zuhri	21	2012	6
350	Gayuh Bayu A	23	2010	7

Lampiran 12. Rekapitulasi Pengetahuan

No. Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	Jumlah	Kategori
1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	0	5	Kurang
3	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	8	Cukup
4	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
5	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	6	Kurang
6	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	9	Cukup
7	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	10	Baik
8	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
9	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	11	Baik
10	1	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	6	Kurang
11	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	6	Kurang
12	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	11	Baik
13	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	1	0	6	Kurang
14	1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	0	9	Cukup
15	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	12	Baik
16	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	5	Kurang
17	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
18	1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	10	Baik
19	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	5	Kurang
20	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	6	Kurang
21	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
22	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	5	Kurang
23	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
24	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	Baik
25	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	6	Kurang
26	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	6	Kurang
27	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	12	Baik
28	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	5	Kurang
29	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	11	Baik
30	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	11	Baik
31	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	5	Kurang
32	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	6	Kurang
33	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
34	1	1	1	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1	8	Cukup
35	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	1	6	Kurang
36	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	5	Kurang
37	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
38	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	10	Baik
39	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	12	Baik
40	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	Baik
41	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	6	Kurang
42	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	12	Baik
43	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	11	Baik
44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	Baik
45	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	Baik
46	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	12	Baik
47	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
48	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	5	Kurang
49	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	12	Baik
50	1	1	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	6	Kurang
51	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	12	Baik
52	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	12	Baik
53	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	5	Kurang
54	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	11	Baik
55	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	12	Baik
56	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	Baik
57	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
58	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
59	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
60	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	10	Baik
61	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	5	Kurang
62	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	10	Baik
63	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	11	Baik
64	1	0	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	9	Cukup
65	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	12	Baik
66	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	4	Kurang
67	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	12	Baik

68	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	5	Kurang
69	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	11	Baik
70	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	6	Kurang
71	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	11	Baik
72	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	10	Baik
73	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	6	Kurang
74	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
75	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	11	Baik
76	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	12	Baik
77	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	11	Baik
78	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
79	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	12	Baik
80	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	5	Kurang
81	1	1	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	8	Cukup
82	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	12	Baik
83	1	1	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	8	Cukup
84	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	12	Baik
85	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
86	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	5	Kurang
87	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	Baik
88	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	Baik
89	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	12	Baik
90	1	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	6	Kurang
91	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	6	Kurang
92	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	Baik
93	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	12	Baik
94	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	6	Kurang
95	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	12	Baik
96	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	12	Baik
97	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	6	Kurang
98	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	11	Baik
99	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
100	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	11	Baik
101	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	6	Kurang
102	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	1	6	Kurang
103	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
104	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	10	Baik
105	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	1	6	Kurang
106	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	6	Kurang
107	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	11	Baik
108	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	5	Kurang
109	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	6	Kurang
110	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	11	Baik
111	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	Baik
112	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	8	Cukup
113	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	Baik
114	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
115	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
116	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	5	Kurang
117	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	12	Baik
118	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	5	Kurang
119	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	9	Cukup
120	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
121	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	12	Baik
122	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	10	Baik
123	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	12	Baik
124	1	0	0	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	9	Cukup
125	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	5	Kurang
126	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
127	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
128	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	11	Baik
129	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
130	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
131	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	6	Kurang
132	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	11	Baik
133	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	5	Kurang
134	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	5	Kurang
135	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	6	Kurang
136	1	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	9	Cukup
137	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
138	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	6	Kurang

210	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	11	Baik
211	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
212	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	10	Baik
213	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	5	Kurang
214	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	11	Baik
215	1	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	9	Cukup
216	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	5	Kurang
217	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	11	Baik
218	1	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	6	Kurang
219	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	9	Cukup
220	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	8	Cukup
221	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	11	Baik
222	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	11	Baik
223	1	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	6	Kurang
224	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
225	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	0	9	Cukup
226	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
227	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	10	Baik
228	1	0	1	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	7	Kurang
229	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	5	Kurang
230	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	12	Baik
231	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	5	Kurang
232	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1	10	Baik
233	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	Baik
234	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	5	Kurang
235	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	0	1	10	Baik
236	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
237	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	5	Kurang
238	1	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	6	Kurang
239	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	10	Baik
240	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	12	Baik
241	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	5	Kurang
242	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	12	Baik
243	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	10	Baik
244	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
245	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	11	Baik
246	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	10	Baik
247	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
248	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	12	Baik
249	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	11	Baik
250	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	5	Kurang
251	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
252	0	1	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	9	Cukup
253	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
254	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	11	Baik
255	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
256	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
257	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	10	Baik
258	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	12	Baik
259	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	0	1	9	Cukup
260	0	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	10	Baik
261	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
262	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
263	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
264	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	11	Baik
265	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	12	Baik
266	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	5	Kurang
267	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
268	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	6	Kurang
269	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1	6	Kurang
270	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	Baik
271	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	5	Kurang
272	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
273	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	9	Cukup
274	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	5	Kurang
275	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	11	Baik
276	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	5	Kurang
277	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	5	Kurang
278	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	9	Cukup
279	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	6	Kurang
280	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	10	Baik

281	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
282	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	6	Kurang
283	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	6	Kurang
284	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	11	Baik
285	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	5	Kurang
286	1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	9	Cukup
287	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	6	Kurang
288	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
289	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	5	Kurang
290	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	1	6	Kurang
291	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	5	Kurang
292	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
293	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	1	5	Kurang
294	1	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	6	Kurang
295	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1	6	Kurang
296	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	6	Kurang
297	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	11	Baik
298	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
299	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
300	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
301	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	Baik
302	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	6	Kurang
303	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	6	Kurang
304	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	5	Kurang
305	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
306	1	1	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	7	Kurang
307	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
308	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	5	Kurang
309	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	6	Kurang
310	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	6	Kurang
311	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	6	Kurang
312	0	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	8	Cukup
313	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
314	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	4	Kurang
315	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	5	Kurang
316	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	11	Baik
317	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
318	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	6	Kurang
319	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	11	Baik
320	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
321	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	5	Kurang
322	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	5	Kurang
323	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	4	Kurang
324	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	10	Baik
325	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	5	Kurang
326	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	0	1	10	Baik
327	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
328	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	5	Kurang
329	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
330	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	9	Cukup
331	0	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	9	Cukup
332	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	10	Baik
333	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
334	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	5	Kurang
335	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	Baik
336	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	5	Kurang
337	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	12	Baik
338	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
339	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	11	Baik
340	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	12	Baik
341	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	5	Kurang
342	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	11	Baik
343	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	10	Baik
344	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	6	Kurang
345	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	6	Kurang
346	1	1	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	9	Cukup
347	0	1	0	1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	8	Cukup
348	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	5	Kurang
349	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	6	Kurang
350	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	10	Baik

Lampiran 13. Rekapitulasi Sikap

No. Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	Jumlah	Kategori
1	5	4	2	4	1	3	4	4	27	Kurang Baik
2	4	3	2	2	2	4	4	2	23	Kurang Baik
3	4	5	4	5	2	2	2	2	26	Kurang Baik
4	4	3	4	1	1	2	2	3	20	Kurang Baik
5	4	4	2	1	2	3	4	2	22	Kurang Baik
6	5	4	4	5	1	5	5	5	34	Baik
7	4	4	5	2	2	4	4	2	27	Kurang Baik
8	4	2	3	1	1	4	3	4	22	Kurang Baik
9	4	3	4	1	1	4	3	4	24	Kurang Baik
10	3	4	4	2	2	3	3	4	25	Kurang Baik
11	3	4	2	4	1	4	3	4	25	Kurang Baik
12	5	5	4	4	4	5	4	4	35	Baik
13	5	4	2	2	2	3	4	4	26	Kurang Baik
14	3	4	2	2	2	4	4	4	25	Kurang Baik
15	4	4	4	3	1	4	4	3	27	Kurang Baik
16	3	3	4	2	1	5	4	4	26	Kurang Baik
17	4	5	2	2	2	3	3	2	23	Kurang Baik
18	5	4	4	5	1	5	5	4	33	Baik
19	5	4	1	2	1	4	3	4	24	Kurang Baik
20	4	4	3	3	2	3	3	4	26	Kurang Baik
21	5	4	2	5	1	5	5	5	32	Baik
22	5	4	2	3	1	5	2	4	26	Kurang Baik
23	4	3	2	4	3	3	1	4	24	Kurang Baik
24	2	4	2	2	1	5	2	4	22	Kurang Baik
25	5	3	2	4	1	5	2	4	26	Kurang Baik
26	4	3	2	4	2	5	3	1	24	Kurang Baik
27	5	5	2	5	1	5	5	5	33	Baik
28	3	4	2	3	1	5	2	4	24	Kurang Baik
29	4	4	4	3	1	5	2	1	24	Kurang Baik
30	5	4	2	4	2	4	2	4	27	Kurang Baik
31	5	5	2	3	1	5	3	3	27	Kurang Baik
32	4	4	2	2	2	5	4	3	26	Kurang Baik
33	5	4	2	4	2	5	4	4	30	Baik
34	5	5	3	4	1	5	4	4	31	Baik
35	5	4	2	4	2	4	2	4	27	Kurang Baik
36	4	4	4	4	2	5	5	4	32	Baik
37	3	4	3	3	2	4	2	4	25	Kurang Baik
38	5	3	4	4	1	5	4	4	30	Baik
39	5	1	2	3	1	5	3	2	22	Kurang Baik
40	3	2	2	3	2	4	4	2	22	Kurang Baik
41	5	2	3	3	2	3	3	4	25	Kurang Baik
42	4	4	2	2	1	5	2	4	24	Kurang Baik

43	4	4	2	4	3	5	5	4	31	Baik
44	5	4	3	4	2	3	3	3	27	Kurang Baik
45	4	4	5	3	2	3	3	1	25	Kurang Baik
46	5	5	5	5	1	5	5	5	36	Baik
47	4	4	2	4	2	4	3	4	27	Kurang Baik
48	4	4	4	4	2	4	3	2	27	Kurang Baik
49	5	2	4	4	3	4	5	4	31	Baik
50	4	4	2	3	2	4	3	4	26	Kurang Baik
51	5	4	1	2	1	4	1	4	22	Kurang Baik
52	4	3	3	4	2	5	1	4	26	Kurang Baik
53	4	5	1	5	1	5	2	3	26	Kurang Baik
54	5	4	1	3	2	4	2	4	25	Kurang Baik
55	4	4	3	3	3	4	2	4	27	Kurang Baik
56	5	5	5	3	1	5	5	5	34	Baik
57	4	4	4	4	1	3	2	4	26	Kurang Baik
58	4	4	4	4	2	4	4	4	30	Baik
59	4	4	2	2	2	3	2	2	21	Kurang Baik
60	4	5	2	2	3	4	2	4	26	Kurang Baik
61	5	4	4	4	1	4	4	5	31	Baik
62	4	2	4	4	1	5	1	2	23	Kurang Baik
63	4	3	2	4	1	2	5	2	23	Kurang Baik
64	4	3	4	3	1	4	4	4	27	Kurang Baik
65	5	4	3	5	1	5	4	5	32	Baik
66	3	4	2	5	1	4	3	5	27	Kurang Baik
67	4	4	2	4	2	3	4	2	25	Kurang Baik
68	5	5	4	4	2	5	5	5	35	Baik
69	2	5	5	4	1	4	3	3	27	Kurang Baik
70	2	5	2	3	2	3	4	4	25	Kurang Baik
71	4	4	4	4	3	3	4	4	30	Baik
72	4	2	3	4	3	3	3	4	26	Kurang Baik
73	4	3	3	4	1	4	4	4	27	Kurang Baik
74	5	5	4	4	1	5	4	5	33	Baik
75	5	4	3	4	1	5	4	4	30	Baik
76	5	5	4	5	1	5	5	5	35	Baik
77	5	5	4	4	2	5	5	5	35	Baik
78	5	5	2	3	1	5	3	3	27	Kurang Baik
79	4	4	3	5	2	4	4	4	30	Baik
80	4	3	4	2	1	5	5	5	29	Baik
81	4	3	4	2	1	5	1	5	25	Kurang Baik
82	4	4	2	1	2	3	3	3	22	Kurang Baik
83	5	5	3	4	2	4	4	4	31	Baik
84	4	4	2	4	2	4	4	3	27	Kurang Baik
85	4	4	5	3	3	3	2	2	26	Kurang Baik
86	4	3	1	2	4	4	3	5	26	Kurang Baik
87	5	4	3	4	2	4	2	2	26	Kurang Baik
88	4	4	4	4	1	4	1	4	26	Kurang Baik

89	4	4	4	5	1	5	3	5	31	Baik
90	4	3	4	5	2	5	2	4	29	Baik
91	5	2	5	5	3	4	1	4	29	Baik
92	5	4	2	4	1	5	4	5	30	Baik
93	4	3	2	4	2	2	2	4	23	Kurang Baik
94	4	2	2	3	1	4	1	4	21	Kurang Baik
95	4	1	4	4	2	4	2	3	24	Kurang Baik
96	5	4	4	5	1	4	1	1	25	Kurang Baik
97	4	3	5	4	4	4	2	3	29	Baik
98	4	4	4	4	1	4	1	2	24	Kurang Baik
99	5	4	4	5	2	4	2	4	30	Baik
100	3	4	2	4	2	3	1	3	22	Kurang Baik
101	4	3	4	4	1	5	1	4	26	Kurang Baik
102	4	4	5	5	1	5	1	4	29	Baik
103	5	4	4	4	3	4	2	4	30	Baik
104	5	4	4	3	1	4	2	4	27	Kurang Baik
105	5	3	4	4	3	5	1	4	29	Baik
106	4	2	3	4	2	5	1	2	23	Kurang Baik
107	5	4	4	4	2	3	3	2	27	Kurang Baik
108	5	4	4	4	2	4	4	4	31	Baik
109	5	3	4	3	4	3	3	5	30	Baik
110	4	2	4	5	1	4	1	5	26	Kurang Baik
111	4	2	2	4	1	4	2	2	21	Kurang Baik
112	4	4	4	4	2	2	2	5	27	Kurang Baik
113	4	2	4	3	3	4	2	4	26	Kurang Baik
114	3	3	3	5	2	3	2	4	25	Kurang Baik
115	3	4	4	5	3	4	2	2	27	Kurang Baik
116	4	4	4	3	3	4	4	4	30	Baik
117	4	4	5	4	4	4	4	4	33	Baik
118	3	5	2	5	2	4	4	2	27	Kurang Baik
119	3	3	2	2	4	5	4	4	27	Kurang Baik
120	2	4	1	4	2	3	4	5	25	Kurang Baik
121	3	4	2	4	1	4	4	4	26	Kurang Baik
122	4	4	4	4	5	2	2	5	30	Baik
123	5	5	1	3	1	4	2	5	26	Kurang Baik
124	3	4	2	2	2	4	2	3	22	Kurang Baik
125	3	4	1	3	2	5	4	4	26	Kurang Baik
126	4	4	1	4	1	4	4	1	23	Kurang Baik
127	5	4	5	4	4	4	4	4	34	Baik
128	5	4	5	3	1	4	4	3	29	Baik
129	2	2	4	3	2	2	4	1	20	Kurang Baik
130	4	4	4	4	2	3	4	4	29	Baik
131	4	4	4	1	2	4	4	1	24	Kurang Baik
132	5	2	3	4	2	3	4	3	26	Kurang Baik
133	2	4	4	2	4	3	4	2	25	Kurang Baik
134	5	4	4	4	1	3	4	1	26	Kurang Baik

135	3	5	4	3	1	4	4	1	25	Kurang Baik
136	5	4	4	4	3	4	3	2	29	Baik
137	4	4	1	4	2	4	3	4	26	Kurang Baik
138	4	4	1	5	1	4	4	4	27	Kurang Baik
139	4	3	4	4	4	3	3	2	27	Kurang Baik
140	2	3	2	5	1	3	5	2	23	Kurang Baik
141	4	3	5	4	1	5	4	5	31	Baik
142	5	4	4	2	1	2	4	4	26	Kurang Baik
143	5	5	4	2	1	5	1	4	27	Kurang Baik
144	5	4	3	3	2	4	4	2	27	Kurang Baik
145	4	5	4	5	2	2	2	2	26	Kurang Baik
146	5	4	4	4	5	1	5	2	30	Baik
147	5	4	4	3	2	4	4	3	29	Baik
148	5	4	4	1	5	5	1	1	26	Kurang Baik
149	4	4	4	2	4	2	4	1	25	Kurang Baik
150	5	2	4	1	3	5	4	3	27	Kurang Baik
151	5	4	5	1	3	4	1	4	27	Kurang Baik
152	5	4	4	4	4	3	3	3	30	Baik
153	3	3	4	2	1	5	4	4	26	Kurang Baik
154	5	4	4	3	4	4	4	4	32	Baik
155	4	1	4	4	4	2	4	2	25	Kurang Baik
156	4	4	3	4	2	4	3	3	27	Kurang Baik
157	4	2	2	4	4	2	3	3	24	Kurang Baik
158	4	4	4	2	4	2	3	3	26	Kurang Baik
159	4	3	4	2	3	3	4	2	25	Kurang Baik
160	4	4	4	4	3	3	3	4	29	Baik
161	4	3	3	3	3	2	4	4	26	Kurang Baik
162	4	2	4	3	4	4	5	4	30	Baik
163	4	3	4	3	2	2	4	4	26	Kurang Baik
164	5	4	4	3	1	1	3	4	25	Kurang Baik
165	4	2	5	2	1	2	4	4	24	Kurang Baik
166	5	4	3	4	3	3	4	4	30	Baik
167	4	3	4	3	4	2	2	3	25	Kurang Baik
168	1	4	4	2	2	4	5	4	26	Kurang Baik
169	4	4	4	4	2	3	1	5	27	Kurang Baik
170	3	2	4	3	4	4	2	4	26	Kurang Baik
171	4	2	2	3	4	3	3	5	26	Kurang Baik
172	3	3	4	1	1	5	3	2	22	Kurang Baik
173	5	4	4	4	2	4	3	4	30	Baik
174	3	4	2	5	2	5	1	5	27	Kurang Baik
175	3	4	2	3	3	3	5	2	25	Kurang Baik
176	4	3	4	3	2	4	3	4	27	Kurang Baik
177	4	4	4	4	2	3	4	2	27	Kurang Baik
178	4	4	4	3	2	3	4	2	26	Kurang Baik
179	2	2	2	5	1	4	4	5	25	Kurang Baik
180	4	4	2	4	1	4	4	4	27	Kurang Baik

181	2	4	2	4	2	3	4	4	25	Kurang Baik
182	4	4	1	5	1	4	2	5	26	Kurang Baik
183	4	4	1	3	2	4	2	3	23	Kurang Baik
184	4	4	1	4	1	5	4	4	27	Kurang Baik
185	5	3	4	3	3	2	3	2	25	Kurang Baik
186	3	5	2	2	2	4	4	4	26	Kurang Baik
187	3	3	2	4	2	3	2	4	23	Kurang Baik
188	2	4	1	4	2	4	2	2	21	Kurang Baik
189	3	4	2	1	1	4	4	4	23	Kurang Baik
190	4	4	4	2	1	4	3	4	26	Kurang Baik
191	4	2	4	4	3	3	5	5	30	Baik
192	5	2	3	3	2	4	4	4	27	Kurang Baik
193	4	3	4	2	4	3	4	3	27	Kurang Baik
194	4	2	5	2	1	4	4	4	26	Kurang Baik
195	5	2	5	1	1	2	5	1	22	Kurang Baik
196	5	3	3	2	5	2	4	1	25	Kurang Baik
197	4	3	4	1	4	4	4	2	26	Kurang Baik
198	5	2	4	2	3	4	5	1	26	Kurang Baik
199	5	2	2	2	5	5	3	1	25	Kurang Baik
200	4	4	4	2	1	4	3	4	26	Kurang Baik
201	4	2	4	2	4	4	4	2	26	Kurang Baik
202	3	5	4	5	4	2	2	2	27	Kurang Baik
203	5	4	3	4	2	4	4	3	29	Baik
204	4	3	2	2	2	4	4	4	25	Kurang Baik
205	4	3	5	4	4	3	4	2	29	Baik
206	3	5	4	3	3	2	3	4	27	Kurang Baik
207	4	4	4	2	5	2	4	2	27	Kurang Baik
208	5	2	4	4	2	4	5	5	31	Baik
209	4	3	4	4	2	4	3	3	27	Kurang Baik
210	4	3	4	4	1	2	2	3	23	Kurang Baik
211	3	4	2	4	2	3	4	3	25	Kurang Baik
212	5	4	4	2	1	3	4	2	25	Kurang Baik
213	4	4	4	3	2	3	4	3	27	Kurang Baik
214	4	4	4	4	2	3	4	4	29	Baik
215	3	4	4	3	1	5	3	4	27	Kurang Baik
216	4	2	3	4	2	4	4	3	26	Kurang Baik
217	4	3	2	5	1	4	4	4	27	Kurang Baik
218	4	2	3	5	4	4	4	3	29	Baik
219	4	4	3	3	3	2	4	3	26	Kurang Baik
220	4	3	2	4	4	3	4	2	26	Kurang Baik
221	3	2	4	2	1	5	4	2	23	Kurang Baik
222	5	2	5	4	2	3	4	4	29	Baik
223	4	5	5	4	1	4	4	4	31	Baik
224	4	4	3	3	3	4	2	4	27	Kurang Baik
225	4	3	3	2	3	3	4	5	27	Kurang Baik
226	4	3	4	4	3	4	3	4	29	Baik

227	4	4	3	2	4	2	4	3	26	Kurang Baik
228	4	3	4	3	4	4	2	3	27	Kurang Baik
229	5	4	4	4	5	5	1	5	33	Baik
230	3	4	2	5	1	1	4	2	22	Kurang Baik
231	4	2	4	3	1	3	4	2	23	Kurang Baik
232	4	3	4	4	3	3	3	2	26	Kurang Baik
233	4	2	2	1	1	4	4	3	21	Kurang Baik
234	4	4	4	2	2	4	4	3	27	Kurang Baik
235	5	5	4	2	2	5	5	2	30	Baik
236	4	4	3	3	3	4	4	4	29	Baik
237	4	4	4	1	1	5	4	4	27	Kurang Baik
238	2	4	5	1	1	4	4	2	23	Kurang Baik
239	5	4	4	4	2	5	4	2	30	Baik
240	2	4	4	3	4	2	3	4	26	Kurang Baik
241	4	2	3	2	2	4	4	4	25	Kurang Baik
242	4	5	4	2	2	4	4	4	29	Baik
243	4	4	4	2	2	4	4	3	27	Kurang Baik
244	4	3	3	3	4	3	4	3	27	Kurang Baik
245	4	2	4	5	2	4	2	2	25	Kurang Baik
246	4	3	4	4	4	3	4	4	30	Baik
247	2	4	4	3	1	4	5	4	27	Kurang Baik
248	2	4	4	4	2	4	4	3	27	Kurang Baik
249	4	4	4	2	2	4	4	5	29	Baik
250	4	3	3	3	3	3	4	4	27	Kurang Baik
251	3	3	3	2	4	2	3	4	24	Kurang Baik
252	4	2	4	2	2	4	4	3	25	Kurang Baik
253	4	3	4	3	3	3	4	3	27	Kurang Baik
254	3	4	4	4	2	4	2	2	25	Kurang Baik
255	5	5	5	5	3	2	4	4	33	Baik
256	4	3	4	4	2	2	3	4	26	Kurang Baik
257	4	3	4	4	2	3	4	3	27	Kurang Baik
258	3	4	4	2	1	2	5	1	22	Kurang Baik
259	3	2	4	2	2	2	5	2	22	Kurang Baik
260	4	4	3	4	3	4	4	4	30	Baik
261	4	2	4	2	2	4	4	5	27	Kurang Baik
262	4	2	5	2	3	2	4	1	23	Kurang Baik
263	5	2	5	5	3	2	2	5	29	Baik
264	3	3	3	2	3	4	4	3	25	Kurang Baik
265	5	3	4	1	3	2	4	2	24	Kurang Baik
266	4	3	4	3	3	4	4	4	29	Baik
267	4	2	2	2	1	4	5	4	24	Kurang Baik
268	4	4	4	2	2	4	3	4	27	Kurang Baik
269	5	4	4	3	3	4	3	4	30	Baik
270	4	3	3	3	2	4	2	3	24	Kurang Baik
271	4	4	2	2	1	4	4	4	25	Kurang Baik
272	4	3	3	4	3	4	4	4	29	Baik

273	4	2	3	2	1	4	2	4	22	Kurang Baik
274	5	4	4	4	1	4	2	3	27	Kurang Baik
275	4	3	3	3	4	4	4	4	29	Baik
276	4	3	4	2	2	3	4	4	26	Kurang Baik
277	4	3	4	2	4	2	5	2	26	Kurang Baik
278	4	3	3	4	3	2	4	3	26	Kurang Baik
279	4	4	4	5	1	5	3	5	31	Baik
280	5	4	2	2	1	5	4	4	27	Kurang Baik
281	4	3	3	4	2	4	3	4	27	Kurang Baik
282	5	5	3	4	1	5	4	4	31	Baik
283	4	4	2	3	4	3	4	3	27	Kurang Baik
284	3	4	4	2	3	3	4	3	26	Kurang Baik
285	4	4	4	3	2	3	4	2	26	Kurang Baik
286	4	4	2	2	2	5	4	3	26	Kurang Baik
287	5	4	2	4	2	4	2	4	27	Kurang Baik
288	5	4	2	5	1	5	5	4	31	Baik
289	5	4	2	3	1	5	4	2	26	Kurang Baik
290	5	4	4	4	2	4	4	4	31	Baik
291	4	3	4	3	4	3	3	3	27	Kurang Baik
292	5	5	4	4	2	2	3	4	29	Baik
293	2	5	2	4	3	3	4	4	27	Kurang Baik
294	3	4	4	4	2	4	4	4	29	Baik
295	5	5	5	2	2	4	2	2	27	Kurang Baik
296	5	4	5	4	3	4	4	4	33	Baik
297	4	4	4	3	2	4	2	4	27	Kurang Baik
298	4	1	2	1	2	4	4	4	22	Kurang Baik
299	4	2	4	2	3	3	4	4	26	Kurang Baik
300	5	2	4	1	3	3	4	4	26	Kurang Baik
301	4	5	4	2	2	4	4	4	29	Baik
302	4	3	3	2	3	4	3	4	26	Kurang Baik
303	3	4	3	2	4	4	3	3	26	Kurang Baik
304	5	4	5	3	5	5	2	4	33	Baik
305	5	4	3	4	3	3	4	4	30	Baik
306	4	2	2	2	1	4	4	4	23	Kurang Baik
307	4	4	2	2	1	4	5	5	27	Kurang Baik
308	1	4	4	2	2	4	5	4	26	Kurang Baik
309	4	4	2	4	2	5	5	4	30	Baik
310	4	4	4	2	5	2	4	2	27	Kurang Baik
311	5	4	4	4	3	4	5	4	33	Baik
312	4	3	3	4	2	3	4	3	26	Kurang Baik
313	4	3	4	4	3	4	2	2	26	Kurang Baik
314	4	3	4	4	4	4	4	3	30	Baik
315	4	4	3	3	3	3	3	4	27	Kurang Baik
316	4	2	2	4	2	4	2	4	24	Kurang Baik
317	4	4	3	4	3	4	5	5	32	Baik
318	4	3	2	5	1	4	4	4	27	Kurang Baik

319	3	4	5	4	3	4	3	4	30	Baik
320	4	4	3	1	2	4	3	4	25	Kurang Baik
321	4	4	5	2	2	1	4	2	24	Kurang Baik
322	4	4	5	4	2	5	2	5	31	Baik
323	4	4	3	4	3	3	4	4	29	Baik
324	5	2	4	1	2	3	5	5	27	Kurang Baik
325	4	3	4	3	2	4	2	5	27	Kurang Baik
326	4	4	4	4	4	3	4	3	30	Baik
327	5	5	3	1	4	1	4	3	26	Kurang Baik
328	5	4	2	3	1	5	2	4	26	Kurang Baik
329	5	4	4	4	2	5	4	4	32	Baik
330	4	2	2	2	4	5	4	3	26	Kurang Baik
331	4	2	4	1	2	4	5	5	27	Kurang Baik
332	4	3	4	4	3	4	4	4	30	Baik
333	4	3	5	1	1	4	5	2	25	Kurang Baik
334	5	4	4	3	1	4	2	4	27	Kurang Baik
335	4	3	4	3	4	2	2	2	24	Kurang Baik
336	4	4	3	4	2	3	4	3	27	Kurang Baik
337	5	4	4	1	1	5	5	5	30	Baik
338	5	5	4	4	1	5	5	5	34	Baik
339	3	3	4	2	1	5	4	4	26	Kurang Baik
340	4	3	3	4	3	3	3	4	27	Kurang Baik
341	4	2	2	2	1	4	4	3	22	Kurang Baik
342	4	4	3	2	2	4	3	2	24	Kurang Baik
343	5	4	4	4	4	3	3	4	31	Baik
344	4	4	3	2	2	4	4	3	26	Kurang Baik
345	4	1	4	4	2	4	2	4	25	Kurang Baik
346	5	4	4	5	3	4	5	5	35	Baik
347	4	2	2	5	2	2	4	5	26	Kurang Baik
348	5	3	4	3	2	4	3	3	27	Kurang Baik
349	4	4	4	3	3	4	3	2	27	Kurang Baik
350	3	4	2	4	2	3	4	4	26	Kurang Baik

Lampiran 14. Rekapitulasi Persepsi

No. Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	Jumlah	Kategori
1	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
2	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
3	5	5	1	1	5	3	5	25	Negatif
4	5	3	1	1	4	4	5	23	Negatif
5	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
6	5	4	1	1	4	4	5	24	Negatif
7	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
8	4	5	4	4	4	4	5	30	Negatif
9	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
10	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
11	5	5	5	5	5	5	4	34	Positif
12	5	5	4	4	4	4	5	31	Negatif
13	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
14	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
15	5	5	5	5	5	5	5	35	Positif
16	5	4	3	4	4	4	4	28	Negatif
17	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
18	4	2	4	4	5	4	4	27	Negatif
19	3	4	4	4	3	4	5	27	Negatif
20	4	5	5	4	4	4	5	31	Negatif
21	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
22	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
23	5	4	3	4	4	4	4	28	Negatif
24	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
25	4	2	1	4	5	4	5	25	Negatif
26	1	4	4	4	3	4	5	25	Negatif
27	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
28	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
29	4	5	4	4	5	5	5	32	Negatif
30	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
31	5	4	4	5	4	4	4	30	Negatif
32	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
33	5	5	5	4	4	4	5	32	Negatif
34	5	4	4	4	5	5	5	32	Negatif
35	5	5	4	4	4	4	5	31	Negatif
36	5	4	5	4	5	4	5	32	Negatif
37	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
38	4	5	5	4	5	4	5	32	Negatif
39	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
40	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
41	4	5	5	4	4	5	5	32	Negatif

42	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
43	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
44	4	5	2	3	4	4	4	26	Negatif
45	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
46	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
47	4	5	5	5	5	5	5	34	Positif
48	4	5	3	3	4	4	5	28	Negatif
49	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
50	4	4	5	5	5	4	5	32	Negatif
51	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
52	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
53	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
54	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
55	5	5	4	5	5	4	4	32	Negatif
56	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
57	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
58	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
59	5	5	5	5	5	4	5	34	Positif
60	4	5	2	4	4	4	5	28	Negatif
61	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
62	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
63	5	4	5	5	5	5	5	34	Positif
64	5	4	5	5	5	5	5	34	Positif
65	4	2	3	4	5	4	5	27	Negatif
66	3	4	4	4	3	4	5	27	Negatif
67	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
68	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
69	5	5	5	5	5	4	5	34	Positif
70	5	4	5	4	5	4	5	32	Negatif
71	5	5	5	5	5	5	4	34	Positif
72	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
73	5	5	5	5	5	5	4	34	Positif
74	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
75	5	5	5	5	5	5	4	34	Positif
76	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
77	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
78	4	5	2	5	4	4	5	29	Negatif
79	4	5	5	5	5	5	5	34	Positif
80	5	5	5	4	4	4	5	32	Negatif
81	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
82	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
83	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
84	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
85	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
86	5	5	5	5	5	5	4	34	Positif
87	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif

88	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
89	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
90	4	2	4	4	5	4	5	28	Negatif
91	3	4	4	4	3	5	4	27	Negatif
92	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
93	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
94	4	4	5	5	5	4	5	32	Negatif
95	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
96	4	5	4	4	3	4	4	28	Negatif
97	5	5	4	4	4	4	4	30	Negatif
98	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
99	4	5	2	1	4	4	5	25	Negatif
100	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
101	5	5	4	4	4	3	4	29	Negatif
102	4	5	4	4	5	4	5	31	Negatif
103	4	4	4	4	4	4	5	29	Negatif
104	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
105	4	2	1	4	5	4	4	24	Negatif
106	1	4	4	4	3	4	5	25	Negatif
107	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
108	3	5	5	5	5	4	5	32	Negatif
109	4	5	4	4	3	5	4	29	Negatif
110	5	5	5	5	5	4	5	34	Positif
111	4	5	5	5	5	5	5	34	Positif
112	5	5	5	5	5	4	5	34	Positif
113	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
114	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
115	4	5	2	3	4	4	4	26	Negatif
116	4	4	4	4	3	4	4	27	Negatif
117	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
118	5	5	4	5	3	4	5	31	Negatif
119	4	5	5	5	5	5	5	34	Positif
120	5	4	5	5	4	4	5	32	Negatif
121	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
122	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
123	4	2	1	4	5	4	5	25	Negatif
124	1	4	4	4	3	4	4	24	Negatif
125	5	4	4	4	4	4	3	28	Negatif
126	5	4	5	4	4	4	4	30	Negatif
127	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
128	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
129	5	5	4	5	4	5	4	32	Negatif
130	5	4	3	5	4	4	4	29	Negatif
131	5	4	5	5	5	5	5	34	Positif
132	5	5	4	4	4	4	5	31	Negatif
133	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif

134	4	2	1	4	5	4	4	24	Negatif
135	1	4	4	4	3	4	5	25	Negatif
136	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
137	4	4	4	5	4	4	5	30	Negatif
138	4	3	5	4	4	4	5	29	Negatif
139	4	4	4	4	5	4	4	29	Negatif
140	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
141	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
142	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
143	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
144	4	5	4	4	4	4	5	30	Negatif
145	5	5	5	5	5	5	4	34	Positif
146	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
147	5	5	5	5	5	5	4	34	Positif
148	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
149	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
150	5	4	5	5	5	5	5	34	Positif
151	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
152	4	5	4	4	5	4	4	30	Negatif
153	4	5	5	5	4	4	5	32	Negatif
154	4	4	4	4	5	4	5	30	Negatif
155	4	5	5	5	5	5	5	34	Positif
156	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
157	4	2	1	4	5	4	4	24	Negatif
158	1	4	4	4	3	4	5	25	Negatif
159	5	5	4	4	5	5	5	34	Positif
160	5	4	4	4	4	4	4	29	Negatif
161	5	5	4	5	4	4	4	31	Negatif
162	5	5	4	5	5	4	4	32	Negatif
163	5	5	5	5	4	4	4	32	Negatif
164	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
165	5	4	4	4	4	4	5	30	Negatif
166	5	4	4	4	4	4	5	30	Negatif
167	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
168	5	4	4	5	4	4	4	30	Negatif
169	4	5	4	4	4	5	4	30	Negatif
170	5	4	4	4	4	5	5	31	Negatif
171	5	4	5	5	5	5	5	34	Positif
172	5	4	5	5	4	3	5	31	Negatif
173	4	4	5	4	4	5	5	31	Negatif
174	5	4	4	4	4	4	4	29	Negatif
175	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
176	4	2	1	4	5	4	4	24	Negatif
177	1	4	4	4	3	4	4	24	Negatif
178	4	5	4	4	5	4	4	30	Negatif
179	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif

180	5	4	5	4	4	4	5	31	Negatif
181	5	4	4	4	4	4	5	30	Negatif
182	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
183	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
184	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
185	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
186	5	5	5	5	5	5	5	35	Positif
187	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
188	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
189	4	4	5	4	4	4	4	29	Negatif
190	4	2	1	4	5	4	5	25	Negatif
191	1	4	4	4	3	4	4	24	Negatif
192	4	5	4	4	4	4	4	29	Negatif
193	5	4	5	5	4	4	4	31	Negatif
194	4	4	5	5	4	4	5	32	Negatif
195	5	5	5	5	5	4	5	34	Positif
196	5	4	5	4	2	5	5	30	Negatif
197	5	5	4	4	4	5	4	31	Negatif
198	4	4	5	5	4	4	5	31	Negatif
199	5	4	5	5	5	5	5	34	Positif
200	5	5	5	5	5	4	5	34	Positif
201	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
202	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
203	5	4	5	4	4	4	5	31	Negatif
204	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
205	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
206	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
207	4	5	5	5	5	5	5	34	Positif
208	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
209	5	5	5	5	5	4	5	34	Positif
210	5	5	5	5	5	5	5	35	Positif
211	3	4	5	5	5	4	5	31	Negatif
212	5	5	5	5	5	5	5	35	Positif
213	5	5	5	5	5	4	5	34	Positif
214	5	5	5	5	5	4	5	34	Positif
215	5	5	5	5	5	5	4	34	Positif
216	5	4	4	4	5	5	5	32	Negatif
217	4	2	1	4	5	4	5	25	Negatif
218	1	4	4	4	3	4	5	25	Negatif
219	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
220	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
221	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
222	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
223	5	4	4	4	4	4	3	28	Negatif
224	4	5	4	4	4	4	5	30	Negatif
225	5	4	5	4	4	4	5	31	Negatif

226	4	5	5	4	4	4	4	30	Negatif
227	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
228	4	4	4	4	5	4	5	30	Negatif
229	5	4	4	4	4	4	5	30	Negatif
230	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
231	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
232	4	5	4	4	4	4	5	30	Negatif
233	5	4	5	5	5	5	5	34	Positif
234	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
235	5	5	4	4	5	4	4	31	Negatif
236	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
237	4	5	5	5	5	5	5	34	Positif
238	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
239	5	5	5	5	5	4	5	34	Positif
240	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
241	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
242	4	5	4	4	3	4	4	28	Negatif
243	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
244	5	4	4	4	4	4	5	30	Negatif
245	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
246	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
247	3	5	4	3	5	4	5	29	Negatif
248	4	5	4	5	4	5	4	31	Negatif
249	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
250	4	2	1	4	5	4	5	25	Negatif
251	1	4	4	4	3	4	4	24	Negatif
252	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
253	5	4	4	4	5	4	5	31	Negatif
254	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
255	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
256	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
257	5	4	5	5	5	5	5	34	Positif
258	4	5	5	5	5	4	4	32	Negatif
259	5	4	5	5	5	5	5	34	Positif
260	4	5	4	5	4	5	4	31	Negatif
261	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
262	5	4	4	4	3	5	5	30	Negatif
263	4	5	5	4	4	4	5	31	Negatif
264	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
265	4	2	1	4	5	4	5	25	Negatif
266	1	4	4	4	3	4	5	25	Negatif
267	4	5	5	4	4	4	5	31	Negatif
268	4	4	5	5	5	4	5	32	Negatif
269	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
270	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
271	4	4	2	4	4	4	4	26	Negatif

272	5	5	4	4	3	4	4	29	Negatif
273	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
274	5	4	4	5	3	5	5	31	Negatif
275	4	2	1	4	5	4	5	25	Negatif
276	1	4	4	4	3	4	4	24	Negatif
277	5	4	5	5	5	4	3	31	Negatif
278	4	4	4	4	5	5	5	31	Negatif
279	4	5	5	4	4	4	4	30	Negatif
280	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
281	5	4	4	4	5	4	4	30	Negatif
282	5	4	4	3	4	5	4	29	Negatif
283	4	5	4	4	4	4	5	30	Negatif
284	5	4	5	5	5	5	5	34	Positif
285	5	5	4	4	4	4	5	31	Negatif
286	4	5	5	5	5	5	5	34	Positif
287	5	5	5	5	5	4	5	34	Positif
288	5	5	4	4	4	5	4	31	Negatif
289	4	2	1	4	5	4	4	24	Negatif
290	1	4	4	4	3	4	5	25	Negatif
291	3	5	4	4	4	4	4	28	Negatif
292	4	5	5	5	5	5	5	34	Positif
293	5	4	4	4	4	4	4	29	Negatif
294	5	4	5	4	4	4	5	31	Negatif
295	4	5	4	4	4	4	4	29	Negatif
296	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
297	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
298	4	5	4	4	4	4	4	29	Negatif
299	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
300	4	4	4	4	4	5	5	30	Negatif
301	5	5	4	4	4	4	2	28	Negatif
302	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
303	4	4	5	4	4	4	5	30	Negatif
304	5	5	4	4	4	3	4	29	Negatif
305	4	5	5	5	5	5	5	34	Positif
306	5	5	4	4	5	4	4	31	Negatif
307	4	2	1	4	5	4	5	25	Negatif
308	1	4	4	4	3	4	5	25	Negatif
309	4	5	4	3	4	4	4	28	Negatif
310	5	5	5	5	5	4	5	34	Positif
311	4	5	4	5	4	4	4	30	Negatif
312	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
313	4	2	1	4	5	4	4	24	Negatif
314	1	4	4	4	3	4	5	25	Negatif
315	5	4	4	3	4	4	5	29	Negatif
316	5	4	5	5	5	5	5	34	Positif
317	4	4	4	4	4	4	5	29	Negatif

318	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
319	5	5	5	5	5	5	4	34	Positif
320	4	4	4	5	4	5	5	31	Negatif
321	4	5	2	1	4	4	4	24	Negatif
322	5	4	1	1	4	4	4	23	Negatif
323	5	4	5	4	4	4	5	31	Negatif
324	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
325	5	4	4	3	4	5	5	30	Negatif
326	4	5	5	5	5	5	5	34	Positif
327	5	5	5	4	4	4	5	32	Negatif
328	4	2	1	4	5	4	4	24	Negatif
329	4	4	4	4	3	4	4	27	Negatif
330	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
331	5	5	4	5	5	5	5	34	Positif
332	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
333	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
334	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
335	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
336	4	5	2	3	4	4	4	26	Negatif
337	5	4	4	3	4	4	5	29	Negatif
338	4	4	3	4	3	4	5	27	Negatif
339	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
340	4	4	3	4	4	3	4	26	Negatif
341	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
342	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
343	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
344	4	5	4	5	4	4	4	30	Negatif
345	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif
346	5	5	5	5	5	4	5	34	Positif
347	4	5	2	1	4	4	5	25	Negatif
348	5	4	1	1	4	4	5	24	Negatif
349	5	5	5	4	5	5	5	34	Positif
350	5	5	5	5	4	5	5	34	Positif

Lampiran 15. Rekapitulasi Peran Teman Sebaya

No. Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	Jumlah	Kategori
1	0	0	1	1	1	1	0	1	5	Tidak Mendukung
2	0	1	0	1	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
3	1	0	1	1	0	1	1	1	6	Mendukung
4	1	0	1	1	1	1	1	1	7	Mendukung
5	1	1	0	0	0	0	0	1	3	Tidak Mendukung
6	1	1	1	1	0	0	1	1	6	Mendukung
7	0	1	1	1	0	1	0	1	5	Tidak Mendukung
8	1	1	0	0	0	0	1	1	4	Tidak Mendukung
9	0	1	0	1	0	1	0	0	3	Tidak Mendukung
10	1	0	1	1	0	1	0	1	5	Tidak Mendukung
11	0	1	0	1	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
12	1	1	0	1	1	1	0	1	6	Mendukung
13	0	1	0	0	0	1	0	1	3	Tidak Mendukung
14	1	1	0	0	0	0	1	0	3	Tidak Mendukung
15	1	1	1	1	0	1	0	1	6	Mendukung
16	0	1	0	0	0	1	0	1	3	Tidak Mendukung
17	1	0	1	1	1	0	0	1	5	Tidak Mendukung
18	0	1	0	0	0	1	0	1	3	Tidak Mendukung
19	0	1	0	0	1	0	0	1	3	Tidak Mendukung
20	1	1	1	1	0	0	0	0	4	Tidak Mendukung
21	1	1	1	1	0	1	0	1	6	Mendukung
22	0	1	0	1	1	1	0	1	5	Tidak Mendukung
23	1	1	1	1	1	0	0	1	6	Mendukung
24	1	1	1	1	0	1	1	1	7	Mendukung
25	1	1	0	1	1	1	0	1	6	Mendukung
26	1	0	1	1	1	0	0	1	5	Tidak Mendukung
27	1	0	1	1	0	1	1	0	5	Tidak Mendukung
28	0	1	1	0	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
29	0	1	0	1	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
30	0	1	0	0	0	1	1	0	3	Tidak Mendukung
31	0	1	0	0	1	1	1	1	5	Tidak Mendukung
32	1	1	0	1	0	1	0	1	5	Tidak Mendukung
33	0	1	0	1	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
34	1	1	0	0	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
35	0	0	0	1	0	0	0	1	2	Tidak Mendukung
36	1	0	1	1	1	1	1	1	7	Mendukung
37	1	1	0	1	0	0	1	1	5	Tidak Mendukung
38	1	1	1	1	1	1	0	1	7	Mendukung
39	1	1	0	1	0	1	0	1	5	Tidak Mendukung
40	0	1	0	1	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
41	1	1	0	1	1	0	1	1	6	Mendukung

42	1	0	0	1	1	1	0	1	5	Tidak Mendukung
43	1	0	1	1	0	1	0	1	5	Tidak Mendukung
44	1	1	1	0	1	0	0	1	5	Tidak Mendukung
45	1	0	0	0	1	1	0	1	4	Tidak Mendukung
46	1	0	1	1	0	1	0	1	5	Tidak Mendukung
47	1	1	0	0	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
48	1	0	1	1	0	0	0	0	3	Tidak Mendukung
49	1	0	1	1	0	1	1	1	6	Mendukung
50	1	1	1	1	0	1	0	1	6	Mendukung
51	1	0	1	1	1	1	1	0	6	Mendukung
52	1	0	1	1	1	0	1	0	5	Tidak Mendukung
53	1	1	1	1	0	1	1	1	7	Mendukung
54	1	0	0	1	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
55	1	0	1	1	1	1	1	1	7	Mendukung
56	1	1	0	1	0	0	0	1	4	Tidak Mendukung
57	1	0	1	1	0	1	1	1	6	Mendukung
58	1	0	1	1	0	1	0	0	4	Tidak Mendukung
59	1	0	1	1	0	0	0	1	4	Tidak Mendukung
60	0	1	1	1	1	0	0	1	5	Tidak Mendukung
61	1	0	1	1	0	1	1	1	6	Mendukung
62	1	0	1	1	1	1	1	1	7	Mendukung
63	1	1	1	1	0	0	0	0	4	Tidak Mendukung
64	1	0	0	0	0	0	1	1	3	Tidak Mendukung
65	1	1	0	1	1	1	0	1	6	Mendukung
66	0	1	0	1	1	0	1	1	5	Tidak Mendukung
67	1	1	0	1	0	1	0	1	5	Tidak Mendukung
68	0	1	1	1	1	1	1	1	7	Mendukung
69	0	0	0	0	1	0	0	0	1	Tidak Mendukung
70	1	0	1	1	0	0	0	1	4	Tidak Mendukung
71	1	0	1	1	1	1	1	1	7	Mendukung
72	0	0	1	1	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
73	1	0	1	1	0	0	1	1	5	Tidak Mendukung
74	1	0	1	1	0	1	1	1	6	Mendukung
75	1	1	1	1	1	1	0	1	7	Mendukung
76	1	0	1	1	1	1	1	1	7	Mendukung
77	1	0	1	1	1	1	1	1	7	Mendukung
78	0	1	0	0	0	1	0	1	3	Tidak Mendukung
79	1	1	0	1	1	1	0	1	6	Mendukung
80	1	1	1	1	0	0	1	1	6	Mendukung
81	1	0	0	1	1	1	1	1	6	Mendukung
82	0	1	0	1	0	0	1	1	4	Tidak Mendukung
83	1	0	1	1	1	1	0	1	6	Mendukung
84	0	1	0	0	1	0	0	0	2	Tidak Mendukung
85	1	0	0	1	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
86	1	0	1	1	1	0	0	1	5	Tidak Mendukung
87	0	1	0	1	0	0	1	1	4	Tidak Mendukung

88	1	0	0	1	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
89	1	0	1	0	1	0	1	1	5	Tidak Mendukung
90	1	1	1	0	0	1	1	1	6	Mendukung
91	0	1	1	0	0	0	1	1	4	Tidak Mendukung
92	1	1	1	1	1	0	0	1	6	Mendukung
93	0	0	1	0	0	0	1	0	2	Tidak Mendukung
94	0	1	0	1	1	0	1	0	4	Tidak Mendukung
95	0	1	1	0	0	0	0	0	2	Tidak Mendukung
96	1	1	1	0	1	1	1	0	6	Mendukung
97	1	1	1	1	1	1	0	1	7	Mendukung
98	1	0	1	1	1	0	0	0	4	Tidak Mendukung
99	0	1	1	0	1	0	1	1	5	Tidak Mendukung
100	1	1	1	1	0	1	1	1	7	Mendukung
101	0	1	0	1	0	1	1	1	5	Tidak Mendukung
102	0	1	1	1	0	1	0	1	5	Tidak Mendukung
103	1	1	0	0	1	0	0	1	4	Tidak Mendukung
104	1	0	1	1	1	1	0	1	6	Mendukung
105	1	1	0	1	0	0	0	1	4	Tidak Mendukung
106	1	1	1	0	1	1	1	1	7	Mendukung
107	1	1	0	1	0	0	0	1	4	Tidak Mendukung
108	1	1	0	1	0	0	1	1	5	Tidak Mendukung
109	1	1	1	1	1	1	0	1	7	Mendukung
110	1	1	1	1	1	1	0	1	7	Mendukung
111	0	1	0	1	0	1	1	0	4	Tidak Mendukung
112	1	1	1	1	1	1	1	1	8	Mendukung
113	0	0	1	1	1	1	0	1	5	Tidak Mendukung
114	0	0	1	1	0	1	1	1	5	Tidak Mendukung
115	1	0	1	0	1	1	1	1	6	Mendukung
116	0	1	1	0	1	1	0	0	4	Tidak Mendukung
117	1	0	1	0	1	0	0	1	4	Tidak Mendukung
118	1	1	1	1	0	1	1	1	7	Mendukung
119	1	0	1	0	0	0	1	1	4	Tidak Mendukung
120	1	0	1	0	1	0	1	1	5	Tidak Mendukung
121	1	0	1	0	1	0	1	1	5	Tidak Mendukung
122	1	1	1	1	0	0	1	1	6	Mendukung
123	0	1	1	1	0	1	0	1	5	Tidak Mendukung
124	0	1	1	1	1	0	1	1	6	Mendukung
125	1	1	0	1	1	0	1	1	6	Mendukung
126	1	0	0	1	1	0	1	0	4	Tidak Mendukung
127	1	0	1	0	0	0	1	1	4	Tidak Mendukung
128	0	0	0	1	0	1	1	1	4	Tidak Mendukung
129	1	1	1	0	1	1	1	1	7	Mendukung
130	1	1	1	1	0	0	0	1	5	Tidak Mendukung
131	0	1	0	1	0	1	1	1	5	Tidak Mendukung
132	1	1	1	0	1	1	1	1	7	Mendukung
133	1	0	1	0	1	1	1	0	5	Tidak Mendukung

134	1	1	0	1	0	1	1	1	6	Mendukung
135	0	1	0	1	0	1	1	1	5	Tidak Mendukung
136	1	1	1	1	1	0	0	1	6	Mendukung
137	1	0	1	0	1	0	0	1	4	Tidak Mendukung
138	1	0	0	0	0	1	0	1	3	Tidak Mendukung
139	1	0	1	0	1	0	1	1	5	Tidak Mendukung
140	1	1	1	1	0	1	1	1	7	Mendukung
141	1	0	1	0	1	0	0	1	4	Tidak Mendukung
142	1	1	1	0	1	0	1	1	6	Mendukung
143	1	0	0	1	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
144	0	1	1	1	1	0	0	1	5	Tidak Mendukung
145	1	0	0	1	1	0	1	0	4	Tidak Mendukung
146	1	0	0	1	0	1	1	1	5	Tidak Mendukung
147	0	1	1	1	1	1	1	1	7	Mendukung
148	1	0	0	1	0	1	1	0	4	Tidak Mendukung
149	1	1	1	1	1	1	0	1	7	Mendukung
150	1	0	1	1	0	1	1	0	5	Tidak Mendukung
151	1	0	0	0	1	0	1	0	3	Tidak Mendukung
152	1	1	1	1	0	1	1	0	6	Mendukung
153	1	0	1	1	1	1	1	0	6	Mendukung
154	0	1	0	0	0	1	0	1	3	Tidak Mendukung
155	1	0	0	1	1	1	0	1	5	Tidak Mendukung
156	1	0	1	1	1	1	1	0	6	Mendukung
157	1	1	0	1	0	1	1	1	6	Mendukung
158	1	1	0	1	1	0	1	0	5	Tidak Mendukung
159	1	0	0	0	0	1	1	0	3	Tidak Mendukung
160	1	1	0	0	0	1	1	0	4	Tidak Mendukung
161	1	1	1	1	1	1	0	0	6	Mendukung
162	1	0	0	0	1	1	1	1	5	Tidak Mendukung
163	0	1	1	1	0	1	1	0	5	Tidak Mendukung
164	0	1	0	0	1	1	1	0	4	Tidak Mendukung
165	0	1	0	0	0	1	1	1	4	Tidak Mendukung
166	1	0	1	1	0	1	1	1	6	Mendukung
167	1	1	0	0	0	1	1	0	4	Tidak Mendukung
168	1	1	0	1	1	0	1	0	5	Tidak Mendukung
169	1	0	0	1	0	1	1	0	4	Tidak Mendukung
170	1	1	0	1	1	1	1	1	7	Mendukung
171	0	0	1	0	0	0	0	1	2	Tidak Mendukung
172	0	1	1	1	0	0	0	1	4	Tidak Mendukung
173	1	0	1	1	0	1	0	1	5	Tidak Mendukung
174	1	1	1	1	0	1	0	1	6	Mendukung
175	1	0	1	0	1	0	1	1	5	Tidak Mendukung
176	1	0	1	0	0	0	1	1	4	Tidak Mendukung
177	1	0	1	0	1	1	1	0	5	Tidak Mendukung
178	1	0	1	1	0	1	1	1	6	Mendukung
179	1	0	0	0	1	0	1	1	4	Tidak Mendukung

180	1	0	1	1	0	1	1	0	5	Tidak Mendukung
181	1	0	0	1	1	0	1	1	5	Tidak Mendukung
182	0	0	1	1	1	1	1	1	6	Mendukung
183	0	1	1	1	1	0	1	1	6	Mendukung
184	1	1	1	0	1	0	1	0	5	Tidak Mendukung
185	0	0	0	1	1	0	1	1	4	Tidak Mendukung
186	0	1	1	1	0	0	1	1	5	Tidak Mendukung
187	1	1	1	1	1	1	1	0	7	Mendukung
188	0	1	0	1	0	0	0	1	3	Tidak Mendukung
189	0	1	1	0	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
190	0	1	1	0	1	1	0	1	5	Tidak Mendukung
191	1	1	0	0	0	0	0	1	3	Tidak Mendukung
192	1	1	1	1	0	1	0	1	6	Mendukung
193	0	0	0	1	0	1	0	1	3	Tidak Mendukung
194	1	1	0	1	0	1	0	0	4	Tidak Mendukung
195	0	1	0	0	1	1	0	1	4	Tidak Mendukung
196	1	1	0	0	0	0	1	0	3	Tidak Mendukung
197	1	1	1	1	0	1	1	1	7	Mendukung
198	1	1	0	0	0	1	0	0	3	Tidak Mendukung
199	1	0	1	1	0	0	0	0	3	Tidak Mendukung
200	0	1	0	0	0	1	0	0	2	Tidak Mendukung
201	1	1	0	1	1	0	1	1	6	Mendukung
202	0	0	0	1	0	1	1	0	3	Tidak Mendukung
203	0	1	0	1	0	1	1	1	5	Tidak Mendukung
204	1	0	0	1	1	0	0	0	3	Tidak Mendukung
205	1	1	1	1	1	1	1	0	7	Mendukung
206	1	0	1	0	1	1	1	0	5	Tidak Mendukung
207	1	1	1	1	1	0	0	1	6	Mendukung
208	0	1	1	0	1	0	1	0	4	Tidak Mendukung
209	0	0	0	1	1	1	1	0	4	Tidak Mendukung
210	1	0	1	1	1	1	1	0	6	Mendukung
211	0	0	1	1	1	0	1	0	4	Tidak Mendukung
212	1	0	0	1	0	1	1	0	4	Tidak Mendukung
213	0	0	1	1	0	1	1	0	4	Tidak Mendukung
214	1	1	0	1	1	1	1	1	7	Mendukung
215	1	0	0	0	1	0	1	0	3	Tidak Mendukung
216	0	1	1	0	1	0	1	0	4	Tidak Mendukung
217	0	1	0	1	1	0	0	0	3	Tidak Mendukung
218	0	1	0	1	1	1	1	1	6	Mendukung
219	0	0	1	1	0	0	1	0	3	Tidak Mendukung
220	0	0	1	0	1	1	1	0	4	Tidak Mendukung
221	1	0	0	0	1	0	0	1	3	Tidak Mendukung
222	0	1	1	0	0	0	0	0	2	Tidak Mendukung
223	1	0	0	0	1	1	0	1	4	Tidak Mendukung
224	1	0	0	0	0	1	1	1	4	Tidak Mendukung
225	1	1	1	0	0	0	0	1	4	Tidak Mendukung

226	1	1	1	0	1	1	1	1	7	Mendukung
227	1	0	1	0	1	1	0	0	4	Tidak Mendukung
228	0	1	1	0	0	0	1	0	3	Tidak Mendukung
229	1	1	1	0	0	1	1	1	6	Mendukung
230	0	1	1	1	1	1	1	1	7	Mendukung
231	0	1	1	1	1	0	1	1	6	Mendukung
232	1	0	0	0	0	0	1	0	2	Tidak Mendukung
233	0	0	1	0	1	1	1	1	5	Tidak Mendukung
234	0	1	1	0	0	0	1	0	3	Tidak Mendukung
235	1	1	1	0	1	1	1	1	7	Mendukung
236	0	1	1	0	1	1	0	1	5	Tidak Mendukung
237	0	0	0	0	1	1	1	0	3	Tidak Mendukung
238	0	1	1	0	1	1	1	0	5	Tidak Mendukung
239	1	0	0	0	1	1	1	1	5	Tidak Mendukung
240	0	1	0	1	0	0	1	0	3	Tidak Mendukung
241	0	1	1	1	1	0	1	0	5	Tidak Mendukung
242	0	0	0	1	1	1	0	0	3	Tidak Mendukung
243	0	1	1	1	1	0	1	1	6	Mendukung
244	0	1	0	0	1	0	1	1	4	Tidak Mendukung
245	1	0	0	1	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
246	0	0	1	0	1	0	1	1	4	Tidak Mendukung
247	0	0	1	0	1	0	1	1	4	Tidak Mendukung
248	1	1	0	1	0	1	1	0	5	Tidak Mendukung
249	0	1	1	1	0	1	1	1	6	Mendukung
250	1	1	0	1	1	1	0	1	6	Mendukung
251	0	1	0	0	0	0	1	0	2	Tidak Mendukung
252	1	1	1	0	1	1	0	0	5	Tidak Mendukung
253	0	0	1	0	1	1	0	1	4	Tidak Mendukung
254	0	1	1	1	1	1	0	0	5	Tidak Mendukung
255	1	0	1	1	0	1	1	1	6	Mendukung
256	1	0	1	1	0	1	1	1	6	Mendukung
257	1	0	1	1	0	1	1	1	6	Mendukung
258	1	0	0	1	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
259	0	0	0	0	1	0	1	1	3	Tidak Mendukung
260	1	1	1	1	0	1	0	1	6	Mendukung
261	0	0	0	1	0	1	1	0	3	Tidak Mendukung
262	1	1	1	0	0	1	0	1	5	Tidak Mendukung
263	0	0	0	1	0	1	1	1	4	Tidak Mendukung
264	1	0	0	0	1	1	0	1	4	Tidak Mendukung
265	0	1	1	0	0	0	1	1	4	Tidak Mendukung
266	1	1	1	1	0	1	1	1	7	Mendukung
267	1	0	1	1	0	1	0	1	5	Tidak Mendukung
268	0	1	1	1	1	0	0	0	4	Tidak Mendukung
269	1	1	0	1	1	0	1	1	6	Mendukung
270	1	1	1	0	1	0	1	1	6	Mendukung
271	1	1	1	1	0	1	1	0	6	Mendukung

272	0	1	0	1	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
273	1	1	1	0	0	0	0	0	3	Tidak Mendukung
274	1	1	1	1	0	1	0	0	5	Tidak Mendukung
275	0	1	0	1	1	1	0	1	5	Tidak Mendukung
276	1	1	0	0	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
277	1	1	0	1	1	0	1	1	6	Mendukung
278	1	0	0	1	0	0	1	0	3	Tidak Mendukung
279	0	1	1	0	0	0	1	1	4	Tidak Mendukung
280	1	1	1	1	1	1	0	1	7	Mendukung
281	0	1	1	1	1	0	0	0	4	Tidak Mendukung
282	1	1	0	1	1	1	1	0	6	Mendukung
283	1	1	1	1	1	1	1	1	8	Mendukung
284	1	1	0	1	1	1	1	0	6	Mendukung
285	1	1	1	1	1	1	0	1	7	Mendukung
286	0	1	0	1	0	0	1	1	4	Tidak Mendukung
287	1	1	1	1	0	0	0	1	5	Tidak Mendukung
288	1	0	0	1	1	1	1	1	6	Mendukung
289	0	1	1	0	1	1	0	0	4	Tidak Mendukung
290	1	1	1	1	1	1	1	0	7	Mendukung
291	1	1	0	1	0	0	0	1	4	Tidak Mendukung
292	1	1	1	1	1	1	1	1	8	Mendukung
293	1	1	1	1	0	0	1	1	6	Mendukung
294	1	1	0	1	1	1	0	1	6	Mendukung
295	1	1	1	1	0	0	1	1	6	Mendukung
296	1	1	1	1	1	1	1	1	8	Mendukung
297	1	1	1	1	0	0	1	0	5	Tidak Mendukung
298	1	0	0	1	1	1	1	0	5	Tidak Mendukung
299	0	1	0	1	1	1	1	0	5	Tidak Mendukung
300	0	1	1	0	0	0	1	0	3	Tidak Mendukung
301	1	1	1	1	1	1	1	1	8	Mendukung
302	1	1	1	1	1	0	0	0	5	Tidak Mendukung
303	1	1	0	1	1	1	0	1	6	Mendukung
304	1	1	1	1	1	1	1	0	7	Mendukung
305	1	1	0	1	1	1	1	0	6	Mendukung
306	1	1	1	1	1	1	1	1	8	Mendukung
307	1	1	0	1	1	1	0	1	6	Mendukung
308	1	1	1	0	1	1	1	1	7	Mendukung
309	1	1	0	1	1	1	0	1	6	Mendukung
310	1	1	1	1	1	1	1	0	7	Mendukung
311	1	1	1	1	1	1	0	1	7	Mendukung
312	1	0	0	1	1	0	1	1	5	Tidak Mendukung
313	1	1	1	1	1	1	0	1	7	Mendukung
314	1	1	1	1	1	1	1	0	7	Mendukung
315	1	1	0	1	0	1	1	1	6	Mendukung
316	1	1	0	1	1	0	0	0	4	Tidak Mendukung
317	0	1	0	0	0	1	1	0	3	Tidak Mendukung

318	1	1	0	0	0	1	1	1	5	Tidak Mendukung
319	1	0	1	1	1	1	0	1	6	Mendukung
320	1	0	0	0	1	1	1	1	5	Tidak Mendukung
321	1	0	1	1	0	1	1	0	5	Tidak Mendukung
322	1	1	1	1	0	1	0	1	6	Mendukung
323	1	1	1	0	1	1	0	1	6	Mendukung
324	1	1	1	0	1	0	1	0	5	Tidak Mendukung
325	1	1	0	0	0	0	1	0	3	Tidak Mendukung
326	1	1	1	0	0	0	1	1	5	Tidak Mendukung
327	0	0	1	0	1	0	1	0	3	Tidak Mendukung
328	1	0	1	0	1	0	1	1	5	Tidak Mendukung
329	1	1	0	1	0	1	1	1	6	Mendukung
330	0	1	0	0	0	1	1	1	4	Tidak Mendukung
331	0	1	1	1	0	0	0	1	4	Tidak Mendukung
332	1	1	1	0	1	1	0	1	6	Mendukung
333	1	1	1	0	0	1	1	1	6	Mendukung
334	1	1	0	1	1	1	1	0	6	Mendukung
335	1	1	1	1	1	1	0	1	7	Mendukung
336	1	1	0	1	1	0	0	0	4	Tidak Mendukung
337	1	1	0	0	1	1	1	1	6	Mendukung
338	1	1	1	1	1	0	1	1	7	Mendukung
339	0	1	1	1	0	0	1	1	5	Tidak Mendukung
340	1	1	1	1	0	0	1	1	6	Mendukung
341	1	1	0	1	0	0	1	1	5	Tidak Mendukung
342	1	0	1	0	1	0	0	1	4	Tidak Mendukung
343	1	0	0	1	0	1	0	1	4	Tidak Mendukung
344	1	0	1	1	1	0	1	0	5	Tidak Mendukung
345	1	0	0	1	0	0	1	1	4	Tidak Mendukung
346	1	1	1	1	0	0	0	1	5	Tidak Mendukung
347	1	0	0	1	1	0	0	1	4	Tidak Mendukung
348	1	1	1	1	1	1	0	1	7	Mendukung
349	1	0	1	1	0	1	0	1	5	Tidak Mendukung
350	1	0	0	1	0	1	1	1	5	Tidak Mendukung

Lampiran 16. Rekapitulasi Keikutsertaan Pelatihan

No. Resp	Keikutsertaan Pelatihan	Kategori
1	0	Tidak Pernah
2	0	Tidak Pernah
3	0	Tidak Pernah
4	0	Tidak Pernah
5	0	Tidak Pernah
6	0	Tidak Pernah
7	0	Tidak Pernah
8	1	Ikut
9	0	Tidak Pernah
10	0	Tidak Pernah
11	1	Ikut
12	0	Tidak Pernah
13	0	Tidak Pernah
14	0	Tidak Pernah
15	0	Tidak Pernah
16	0	Tidak Pernah
17	0	Tidak Pernah
18	0	Tidak Pernah
19	1	Ikut
20	0	Tidak Pernah
21	0	Tidak Pernah
22	0	Tidak Pernah
23	0	Tidak Pernah
24	0	Tidak Pernah
25	1	Ikut
26	1	Ikut
27	0	Tidak Pernah
28	0	Tidak Pernah
29	0	Tidak Pernah
30	0	Tidak Pernah
31	1	Ikut
32	0	Tidak Pernah
33	0	Tidak Pernah
34	0	Tidak Pernah
35	0	Tidak Pernah
36	1	Ikut
37	0	Tidak Pernah
38	0	Tidak Pernah
39	0	Tidak Pernah
40	1	Ikut

41	0	Tidak Pernah
42	0	Tidak Pernah
43	0	Tidak Pernah
44	0	Tidak Pernah
45	1	Ikut
46	0	Tidak Pernah
47	0	Tidak Pernah
48	0	Tidak Pernah
49	0	Tidak Pernah
50	0	Tidak Pernah
51	0	Tidak Pernah
52	0	Tidak Pernah
53	0	Tidak Pernah
54	1	Ikut
55	0	Tidak Pernah
56	0	Tidak Pernah
57	0	Tidak Pernah
58	0	Tidak Pernah
59	0	Tidak Pernah
60	0	Tidak Pernah
61	0	Tidak Pernah
62	0	Tidak Pernah
63	0	Tidak Pernah
64	0	Tidak Pernah
65	0	Tidak Pernah
66	1	Ikut
67	0	Tidak Pernah
68	0	Tidak Pernah
69	0	Tidak Pernah
70	0	Tidak Pernah
71	0	Tidak Pernah
72	0	Tidak Pernah
73	0	Tidak Pernah
74	0	Tidak Pernah
75	0	Tidak Pernah
76	1	Ikut
77	0	Tidak Pernah
78	0	Tidak Pernah
79	0	Tidak Pernah
80	0	Tidak Pernah
81	0	Tidak Pernah
82	0	Tidak Pernah
83	0	Tidak Pernah
84	0	Tidak Pernah
85	0	Tidak Pernah
86	0	Tidak Pernah

87	0	Tidak Pernah
88	0	Tidak Pernah
89	0	Tidak Pernah
90	0	Tidak Pernah
91	0	Tidak Pernah
92	0	Tidak Pernah
93	1	Ikut
94	0	Tidak Pernah
95	0	Tidak Pernah
96	0	Tidak Pernah
97	0	Tidak Pernah
98	0	Tidak Pernah
99	0	Tidak Pernah
100	0	Tidak Pernah
101	0	Tidak Pernah
102	0	Tidak Pernah
103	1	Ikut
104	0	Tidak Pernah
105	0	Tidak Pernah
106	0	Tidak Pernah
107	0	Tidak Pernah
108	0	Tidak Pernah
109	0	Tidak Pernah
110	0	Tidak Pernah
111	0	Tidak Pernah
112	0	Tidak Pernah
113	0	Tidak Pernah
114	0	Tidak Pernah
115	0	Tidak Pernah
116	0	Tidak Pernah
117	0	Tidak Pernah
118	0	Tidak Pernah
119	0	Tidak Pernah
120	0	Tidak Pernah
121	0	Tidak Pernah
122	0	Tidak Pernah
123	0	Tidak Pernah
124	0	Tidak Pernah
125	0	Tidak Pernah
126	1	Ikut
127	0	Tidak Pernah
128	0	Tidak Pernah
129	0	Tidak Pernah
130	0	Tidak Pernah
131	0	Tidak Pernah
132	0	Tidak Pernah

133	0	Tidak Pernah
134	0	Tidak Pernah
135	0	Tidak Pernah
136	0	Tidak Pernah
137	0	Tidak Pernah
138	0	Tidak Pernah
139	0	Tidak Pernah
140	0	Tidak Pernah
141	0	Tidak Pernah
142	0	Tidak Pernah
143	0	Tidak Pernah
144	0	Tidak Pernah
145	0	Tidak Pernah
146	0	Tidak Pernah
147	0	Tidak Pernah
148	0	Tidak Pernah
149	0	Tidak Pernah
150	0	Tidak Pernah
151	0	Tidak Pernah
152	0	Tidak Pernah
153	0	Tidak Pernah
154	0	Tidak Pernah
155	0	Tidak Pernah
156	0	Tidak Pernah
157	1	Ikut
158	0	Tidak Pernah
159	0	Tidak Pernah
160	0	Tidak Pernah
161	0	Tidak Pernah
162	0	Tidak Pernah
163	0	Tidak Pernah
164	0	Tidak Pernah
165	0	Tidak Pernah
166	0	Tidak Pernah
167	0	Tidak Pernah
168	0	Tidak Pernah
169	0	Tidak Pernah
170	0	Tidak Pernah
171	0	Tidak Pernah
172	0	Tidak Pernah
173	1	Ikut
174	0	Tidak Pernah
175	0	Tidak Pernah
176	0	Tidak Pernah
177	0	Tidak Pernah
178	0	Tidak Pernah

179	0	Tidak Pernah
180	0	Tidak Pernah
181	0	Tidak Pernah
182	0	Tidak Pernah
183	0	Tidak Pernah
184	0	Tidak Pernah
185	0	Tidak Pernah
186	0	Tidak Pernah
187	0	Tidak Pernah
188	0	Tidak Pernah
189	0	Tidak Pernah
190	0	Tidak Pernah
191	0	Tidak Pernah
192	0	Tidak Pernah
193	0	Tidak Pernah
194	0	Tidak Pernah
195	0	Tidak Pernah
196	0	Tidak Pernah
197	0	Tidak Pernah
198	0	Tidak Pernah
199	0	Tidak Pernah
200	0	Tidak Pernah
201	0	Tidak Pernah
202	0	Tidak Pernah
203	0	Tidak Pernah
204	0	Tidak Pernah
205	0	Tidak Pernah
206	0	Tidak Pernah
207	0	Tidak Pernah
208	0	Tidak Pernah
209	1	Ikut
210	0	Tidak Pernah
211	0	Tidak Pernah
212	0	Tidak Pernah
213	0	Tidak Pernah
214	0	Tidak Pernah
215	0	Tidak Pernah
216	0	Tidak Pernah
217	0	Tidak Pernah
218	0	Tidak Pernah
219	0	Tidak Pernah
220	0	Tidak Pernah
221	0	Tidak Pernah
222	0	Tidak Pernah
223	0	Tidak Pernah
224	0	Tidak Pernah

225	0	Tidak Pernah
226	0	Tidak Pernah
227	0	Tidak Pernah
228	0	Tidak Pernah
229	0	Tidak Pernah
230	0	Tidak Pernah
231	0	Tidak Pernah
232	0	Tidak Pernah
233	0	Tidak Pernah
234	0	Tidak Pernah
235	0	Tidak Pernah
236	0	Tidak Pernah
237	0	Tidak Pernah
238	0	Tidak Pernah
239	0	Tidak Pernah
240	0	Tidak Pernah
241	0	Tidak Pernah
242	1	Ikut
243	0	Tidak Pernah
244	0	Tidak Pernah
245	0	Tidak Pernah
246	0	Tidak Pernah
247	0	Tidak Pernah
248	0	Tidak Pernah
249	0	Tidak Pernah
250	0	Tidak Pernah
251	0	Tidak Pernah
252	0	Tidak Pernah
253	0	Tidak Pernah
254	0	Tidak Pernah
255	0	Tidak Pernah
256	0	Tidak Pernah
257	0	Tidak Pernah
258	0	Tidak Pernah
259	0	Tidak Pernah
260	0	Tidak Pernah
261	0	Tidak Pernah
262	0	Tidak Pernah
263	0	Tidak Pernah
264	0	Tidak Pernah
265	0	Tidak Pernah
266	0	Tidak Pernah
267	0	Tidak Pernah
268	0	Tidak Pernah
269	0	Tidak Pernah
270	0	Tidak Pernah

271	1	Ikut
272	0	Tidak Pernah
273	0	Tidak Pernah
274	0	Tidak Pernah
275	0	Tidak Pernah
276	0	Tidak Pernah
277	0	Tidak Pernah
278	0	Tidak Pernah
279	0	Tidak Pernah
280	0	Tidak Pernah
281	0	Tidak Pernah
282	0	Tidak Pernah
283	0	Tidak Pernah
284	0	Tidak Pernah
285	0	Tidak Pernah
286	0	Tidak Pernah
287	0	Tidak Pernah
288	0	Tidak Pernah
289	0	Tidak Pernah
290	0	Tidak Pernah
291	0	Tidak Pernah
292	0	Tidak Pernah
293	0	Tidak Pernah
294	0	Tidak Pernah
295	0	Tidak Pernah
296	0	Tidak Pernah
297	0	Tidak Pernah
298	1	Ikut
299	0	Tidak Pernah
300	0	Tidak Pernah
301	0	Tidak Pernah
302	0	Tidak Pernah
303	0	Tidak Pernah
304	0	Tidak Pernah
305	0	Tidak Pernah
306	0	Tidak Pernah
307	0	Tidak Pernah
308	0	Tidak Pernah
309	0	Tidak Pernah
310	0	Tidak Pernah
311	0	Tidak Pernah
312	0	Tidak Pernah
313	1	Ikut
314	0	Tidak Pernah
315	0	Tidak Pernah
316	0	Tidak Pernah

317	0	Tidak Pernah
318	0	Tidak Pernah
319	0	Tidak Pernah
320	0	Tidak Pernah
321	0	Tidak Pernah
322	0	Tidak Pernah
323	0	Tidak Pernah
324	0	Tidak Pernah
325	0	Tidak Pernah
326	1	Ikut
327	0	Tidak Pernah
328	0	Tidak Pernah
329	0	Tidak Pernah
330	0	Tidak Pernah
331	0	Tidak Pernah
332	0	Tidak Pernah
333	0	Tidak Pernah
334	0	Tidak Pernah
335	0	Tidak Pernah
336	0	Tidak Pernah
337	0	Tidak Pernah
338	0	Tidak Pernah
339	0	Tidak Pernah
340	0	Tidak Pernah
341	0	Tidak Pernah
342	0	Tidak Pernah
343	0	Tidak Pernah
344	0	Tidak Pernah
345	0	Tidak Pernah
346	0	Tidak Pernah
347	0	Tidak Pernah
348	0	Tidak Pernah
349	0	Tidak Pernah
350	0	Tidak Pernah

Lampiran 17. Rekapitulasi Perilaku

No. Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	Jumlah	Kategori
1	4	3	5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	2	4	5	3	3	3	74	Aman
2	5	3	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	2	2	4	2	3	3	72	Aman
3	5	3	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	3	3	5	2	4	3	76	Aman
4	5	4	5	5	5	5	5	3	2	5	5	5	3	3	5	2	3	3	73	Aman
5	3	3	5	3	3	2	4	1	1	4	5	4	3	3	4	3	4	3	58	Tidak Aman
6	4	3	3	5	5	2	2	2	2	4	5	4	3	3	3	2	3	3	58	Tidak Aman
7	5	2	4	5	5	3	2	2	2	5	5	5	3	3	5	3	3	3	65	Aman
8	5	4	5	5	5	2	2	1	1	4	3	5	3	3	4	3	3	3	61	Tidak Aman
9	3	2	4	5	1	3	3	3	2	5	4	4	2	3	3	3	3	3	56	Tidak Aman
10	3	5	4	4	4	5	4	3	2	5	5	5	3	3	5	2	3	3	68	Aman
11	4	3	3	4	4	2	2	2	2	4	3	4	3	3	4	3	3	3	56	Tidak Aman
12	4	3	4	4	4	4	4	2	2	4	5	4	3	3	4	3	3	3	63	Tidak Aman
13	4	3	5	5	5	1	4	1	1	3	5	5	2	4	3	2	4	3	60	Tidak Aman
14	4	3	4	5	1	3	4	1	3	5	5	5	3	3	4	2	5	3	63	Tidak Aman
15	4	4	4	5	5	3	3	2	2	3	4	5	3	4	5	3	3	3	65	Aman
16	3	3	5	3	3	3	3	1	3	5	3	5	2	3	5	2	3	3	58	Tidak Aman
17	5	3	4	5	5	2	2	2	2	5	5	5	4	3	4	2	3	3	64	Tidak Aman
18	5	1	3	5	5	1	1	1	1	5	5	5	3	3	4	3	5	3	59	Tidak Aman
19	5	2	5	5	5	2	2	2	2	4	5	5	3	3	4	3	3	3	63	Tidak Aman
20	5	5	3	4	4	5	5	3	2	5	5	5	2	4	4	3	5	3	72	Aman
21	2	2	4	5	5	1	1	1	1	5	5	4	2	2	4	3	3	3	53	Tidak Aman
22	3	3	3	5	5	3	3	2	2	4	3	4	3	3	4	3	2	3	58	Tidak Aman
23	3	4	4	5	5	4	3	3	3	5	5	5	2	4	3	3	4	3	68	Aman
24	3	3	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	3	4	4	2	4	5	75	Aman
25	4	4	4	4	5	3	3	3	3	4	5	5	3	4	5	2	4	3	68	Aman
26	4	3	5	3	5	5	3	3	3	3	5	4	3	3	3	1	3	5	64	Tidak Aman
27	5	3	3	5	5	1	1	1	1	1	5	5	1	1	5	1	5	3	52	Tidak Aman
28	4	3	4	5	5	2	3	3	3	5	5	5	3	3	5	2	4	3	67	Aman
29	3	4	4	5	5	3	3	3	3	5	4	5	3	4	5	2	3	3	67	Aman
30	5	3	3	5	5	2	3	2	2	4	3	4	4	3	4	2	3	3	60	Tidak Aman
31	4	3	4	5	5	5	5	3	3	4	4	4	3	3	3	3	4	5	70	Aman
32	4	3	4	5	4	3	3	3	3	4	5	5	3	3	4	2	3	3	64	Tidak Aman
33	3	4	4	4	4	4	3	3	2	2	3	4	4	2	2	4	3	4	58	Tidak Aman
34	3	3	5	5	5	1	3	1	1	5	4	5	4	4	4	3	3	3	62	Tidak Aman
35	4	4	4	3	3	1	3	1	1	4	4	3	3	3	4	2	3	3	53	Tidak Aman
36	4	4	4	5	5	5	4	4	3	4	4	4	2	3	3	2	4	5	69	Aman
37	5	4	5	4	5	5	5	3	3	5	5	5	3	3	4	2	4	5	75	Aman
38	4	4	4	4	4	3	3	4	2	3	4	4	2	2	3	3	4	3	60	Tidak Aman
39	4	3	5	5	5	3	3	2	3	5	5	5	3	3	4	2	3	3	66	Aman
40	5	4	5	5	5	5	5	3	3	5	5	3	3	3	5	2	4	5	75	Aman
41	4	2	4	4	3	3	3	3	3	3	5	5	2	3	5	2	4	3	61	Tidak Aman
42	4	2	4	5	4	2	2	2	2	5	5	5	3	3	4	2	4	3	61	Tidak Aman
43	4	3	5	5	5	4	5	3	3	4	5	5	4	3	5	3	4	4	74	Aman
44	4	3	5	5	5	4	5	3	2	4	5	5	3	3	4	3	3	4	70	Aman
45	5	5	5	5	5	3	3	1	1	4	4	5	3	3	5	2	4	3	66	Aman
46	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	5	1	3	5	80	Aman
47	3	2	5	4	4	2	2	2	2	4	4	4	3	3	4	3	3	3	57	Tidak Aman
48	3	3	2	5	5	1	1	1	1	2	5	4	2	3	4	3	3	3	51	Tidak Aman
49	4	3	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	4	3	4	2	3	3	70	Aman
50	3	2	4	4	4	3	3	3	2	4	4	4	3	3	2	3	3	3	57	Tidak Aman
51	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	5	4	1	2	5	2	5	5	76	Aman
52	4	3	4	5	5	5	4	5	4	5	4	5	3	3	4	2	4	5	74	Aman
53	5	3	5	5	5	5	5	3	2	5	5	5	2	3	5	2	3	5	73	Aman
54	5	4	5	3	3	4	3	1	1	5	4	5	3	3	4	2	3	4	62	Tidak Aman
55	5	4	5	5	5	2	3	2	1	5	5	5	2	3	4	1	5	3	65	Aman
56	5	3	4	5	5	5	5	3	2	5	5	3	2	3	4	2	4	5	70	Aman
57	4	3	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3	4	3	3	3	62	Tidak Aman
58	4	3	5	4	4	1	1	1	1	5	5	5	4	5	1	3	3	3	60	Tidak Aman
59	3	3	3	5	5	1	1	1	1	1	3	3	3	3	4	2	4	3	49	Tidak Aman
60	5	5	5	3	3	4	4	4	5	5	5	5	3	3	4	2	5	2	72	Aman
61	4	3	4	5	5	5	4	4	4	4	2	3	4	3	3	2	3	3	65	Aman

62	3	5	5	5	4	1	5	4	1	5	1	5	1	2	5	1	5	3	61	Tidak Aman
63	4	1	4	5	5	1	1	1	1	1	5	3	2	3	5	3	4	4	53	Tidak Aman
64	5	5	4	5	5	5	4	4	3	3	5	4	3	2	4	3	5	4	73	Aman
65	5	5	5	3	3	3	1	1	1	1	4	5	3	3	4	2	3	2	54	Tidak Aman
66	3	3	1	3	3	3	3	3	4	5	3	4	1	5	5	3	5	4	61	Tidak Aman
67	4	4	5	4	5	2	3	1	2	4	4	4	2	3	5	3	3	3	61	Tidak Aman
68	5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	3	4	1	5	2	73	Aman
69	4	3	3	5	5	5	4	3	3	5	5	5	2	3	5	2	4	2	68	Aman
70	5	3	5	5	5	3	3	2	2	4	5	5	3	3	4	3	3	3	66	Aman
71	3	4	4	5	5	1	4	4	4	5	5	5	2	3	5	1	5	3	68	Aman
72	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	4	5	81	Aman
73	5	3	5	5	5	5	3	1	1	5	5	5	3	3	5	3	3	5	70	Aman
74	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	4	2	4	5	79	Aman
75	3	3	4	5	5	5	5	5	3	5	5	5	3	3	5	1	3	2	70	Aman
76	5	3	5	5	5	5	5	5	3	3	5	5	3	3	5	1	3	3	72	Aman
77	5	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	5	3	3	5	1	5	3	74	Aman
78	3	3	4	5	5	3	3	3	2	5	5	4	3	3	4	3	3	3	64	Tidak Aman
79	3	3	3	5	5	5	5	4	4	5	4	5	2	3	4	1	3	2	66	Aman
80	4	3	5	4	4	3	3	2	2	4	5	5	2	1	4	3	5	3	62	Tidak Aman
81	5	5	5	5	5	4	5	3	2	5	5	5	3	4	4	2	4	2	73	Aman
82	5	3	5	4	5	5	4	1	1	5	4	4	2	3	3	2	5	3	64	Tidak Aman
83	5	4	4	5	5	4	3	2	2	2	2	2	3	2	3	2	4	2	56	Tidak Aman
84	5	4	5	5	5	4	5	3	2	5	5	5	3	4	4	2	4	2	72	Aman
85	3	3	5	3	5	2	3	1	2	5	5	5	3	3	4	4	3	3	62	Tidak Aman
86	2	4	5	3	4	3	2	3	4	5	5	5	3	3	5	2	2	3	63	Tidak Aman
87	4	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	3	4	5	2	5	2	76	Aman
88	5	3	5	5	5	3	3	3	2	4	5	5	4	3	5	3	4	3	70	Aman
89	3	3	4	2	2	2	2	4	3	4	3	3	4	3	3	3	2	3	53	Tidak Aman
90	3	4	4	4	3	3	2	2	2	5	4	3	4	5	5	3	3	2	61	Tidak Aman
91	3	5	3	3	4	2	2	1	1	5	4	3	5	1	1	1	4	2	50	Tidak Aman
92	3	5	5	3	3	3	3	3	2	5	5	3	5	3	3	2	2	2	60	Tidak Aman
93	4	5	4	4	3	5	4	3	2	3	5	3	5	4	3	3	4	4	68	Aman
94	3	5	4	4	3	2	2	2	2	4	4	2	4	5	5	5	4	4	64	Tidak Aman
95	3	5	3	3	4	4	4	2	2	5	5	3	5	3	3	3	4	2	63	Tidak Aman
96	4	5	3	4	3	1	4	1	1	3	4	3	5	5	3	3	3	3	58	Tidak Aman
97	2	5	4	3	4	3	4	1	3	5	4	3	5	1	1	1	3	2	54	Tidak Aman
98	5	5	4	4	4	3	3	2	2	5	5	2	5	2	3	3	2	1	60	Tidak Aman
99	2	4	5	4	4	3	3	1	3	5	5	3	5	3	3	3	1	2	59	Tidak Aman
100	5	4	4	2	4	2	2	2	2	4	5	3	5	2	3	2	2	2	55	Tidak Aman
101	3	5	4	4	3	1	1	1	1	3	5	2	5	5	5	3	5	2	58	Tidak Aman
102	4	5	5	5	4	2	2	2	2	5	5	4	4	3	3	3	1	2	61	Tidak Aman
103	4	5	4	3	2	5	5	3	2	5	5	3	4	3	3	2	3	1	62	Tidak Aman
104	4	4	4	4	2	1	1	1	1	5	5	3	5	1	3	1	3	3	51	Tidak Aman
105	3	5	5	3	3	3	3	2	2	5	5	2	3	1	3	1	5	2	56	Tidak Aman
106	4	5	4	3	4	3	3	3	3	5	4	2	5	5	4	4	3	4	68	Aman
107	4	4	5	3	3	3	5	5	5	3	4	3	5	5	5	3	3	4	72	Aman
108	3	3	5	2	3	2	3	3	3	5	5	2	4	3	3	4	1	2	56	Tidak Aman
109	3	4	5	5	5	3	3	3	3	5	5	3	5	3	3	2	3	4	67	Aman
110	3	4	4	3	3	3	5	3	3	5	5	3	4	4	3	3	3	5	66	Aman
111	4	4	4	3	3	2	3	4	4	5	4	3	4	5	4	2	3	3	64	Tidak Aman
112	3	5	5	1	3	1	2	3	4	5	5	1	5	5	5	4	5	4	66	Aman
113	4	4	3	1	3	1	4	3	4	4	3	4	5	5	5	4	3	3	63	Tidak Aman
114	3	5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	2	4	5	3	3	3	3	73	Aman
115	2	4	4	3	4	3	3	4	3	4	5	3	4	4	3	4	5	3	65	Aman
116	2	4	4	3	4	4	2	4	5	3	5	2	3	3	4	3	5	3	63	Tidak Aman
117	2	5	5	3	4	5	2	4	5	5	5	4	3	3	3	4	5	5	72	Aman
118	3	4	5	3	3	1	3	5	5	5	3	3	4	3	3	3	3	3	62	Tidak Aman
119	2	5	4	2	1	5	1	5	4	5	5	3	3	3	2	3	4	3	60	Tidak Aman
120	3	5	5	3	3	5	2	4	5	5	5	2	4	3	4	4	5	3	70	Aman
121	3	4	4	3	4	5	2	3	5	5	4	2	2	2	2	2	4	3	59	Tidak Aman
122	3	4	4	3	3	4	2	3	4	3	4	3	3	4	5	4	4	4	64	Tidak Aman
123	2	3	5	2	3	3	3	4	5	5	5	2	4	3	3	3	3	5	63	Tidak Aman
124	3	5	5	3	3	4	2	3	5	5	5	3	4	3	3	3	4	3	66	Aman
125	3	3	5	3	2	4	3	4	4	5	5	3	4	3	3	3	5	3	65	Aman
126	2	5	5	2	4	4	3	3	3	5	4	3	3	3	3	3	4	3	62	Tidak Aman
127	2	5	5	4	3	4	2	3	1	5	5	1	1	3	4	4	4	4	60	Tidak Aman

128	3	5	5	3	3	3	2	4	5	5	5	3	3	1	3	3	5	5	66	Aman
129	2	4	5	3	3	4	2	4	5	4	5	3	4	2	3	3	4	5	65	Aman
130	2	5	5	2	2	3	3	4	4	3	4	4	3	3	1	4	3	3	58	Tidak Aman
131	3	5	4	2	3	4	2	3	4	4	4	3	3	3	2	2	5	4	60	Tidak Aman
132	4	5	4	3	3	5	2	4	4	5	5	3	3	4	5	5	3	3	70	Aman
133	5	3	3	5	3	5	2	4	3	4	4	2	2	2	2	2	4	3	58	Tidak Aman
134	5	3	2	4	3	3	3	3	5	4	5	4	4	3	3	5	4	3	66	Aman
135	3	2	4	5	1	3	3	3	2	5	4	4	2	3	3	3	3	3	56	Tidak Aman
136	4	3	4	4	5	4	4	2	2	3	2	5	4	4	4	4	2	4	64	Tidak Aman
137	5	3	4	4	5	4	4	4	4	3	2	5	5	5	4	4	3	3	71	Aman
138	5	3	3	2	5	5	5	1	4	2	2	4	3	4	5	5	3	3	64	Tidak Aman
139	4	3	1	1	4	5	1	3	4	2	2	4	5	4	5	1	2	4	55	Tidak Aman
140	3	4	2	2	4	5	5	3	3	1	1	3	5	5	5	5	2	2	60	Tidak Aman
141	5	3	2	2	5	3	3	3	3	1	3	5	5	5	3	3	2	5	61	Tidak Aman
142	4	3	1	1	4	5	5	2	2	2	2	3	4	5	5	5	3	2	58	Tidak Aman
143	3	1	3	2	5	5	5	1	1	1	3	5	3	5	5	5	2	5	60	Tidak Aman
144	5	2	3	2	5	5	5	2	2	4	3	4	5	5	4	5	2	3	66	Aman
145	4	5	2	2	4	4	4	5	5	3	4	4	4	4	5	4	2	4	69	Aman
146	4	2	2	2	4	5	5	1	1	4	4	4	4	5	3	5	3	4	62	Tidak Aman
147	3	3	1	1	3	5	5	3	3	3	4	5	3	5	5	5	3	4	64	Tidak Aman
148	4	4	1	3	5	5	5	4	3	3	3	3	5	5	1	5	4	3	66	Aman
149	5	3	2	2	3	4	4	5	5	3	4	4	5	5	2	4	4	4	68	Aman
150	5	4	1	3	5	4	5	3	3	4	3	4	5	5	3	5	5	3	70	Aman
151	4	3	2	2	5	3	5	5	3	3	3	3	5	5	2	5	1	3	62	Tidak Aman
152	4	3	1	1	5	5	5	1	1	3	3	4	5	5	5	5	5	3	64	Tidak Aman
153	3	3	2	2	4	5	5	2	3	3	3	4	5	4	3	5	3	3	62	Tidak Aman
154	4	4	3	2	5	5	5	3	3	2	2	4	5	4	5	5	3	2	66	Aman
155	3	3	1	1	5	5	5	2	3	1	1	3	5	5	5	5	3	1	57	Tidak Aman
156	4	3	4	5	3	5	5	5	5	1	3	5	5	5	5	5	4	3	75	Aman
157	4	2	3	5	5	5	4	3	3	2	2	3	4	5	5	4	5	2	66	Aman
158	3	1	5	5	1	4	4	3	3	1	3	5	3	5	4	4	3	3	60	Tidak Aman
159	4	3	5	5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	2	4	5	3	3	76	Aman
160	3	4	5	5	2	4	3	5	3	5	3	4	4	2	2	2	2	4	62	Tidak Aman
161	5	4	5	5	3	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	2	2	4	66	Aman
162	5	2	5	5	3	4	3	2	3	3	3	5	5	1	4	1	1	3	58	Tidak Aman
163	5	1	5	4	3	3	3	4	3	5	2	5	1	3	4	1	3	5	60	Tidak Aman
164	5	2	5	4	3	4	2	4	3	4	3	5	5	3	3	2	2	3	62	Tidak Aman
165	5	2	5	5	3	5	2	4	3	4	3	3	3	3	3	1	3	5	62	Tidak Aman
166	5	1	3	5	3	3	1	3	4	3	2	5	5	2	2	2	2	5	56	Tidak Aman
167	4	2	4	4	2	5	1	5	3	4	2	5	5	1	1	1	1	5	55	Tidak Aman
168	5	2	5	5	3	5	2	4	4	5	3	5	5	2	2	2	2	4	65	Aman
169	4	2	3	4	3	5	2	3	3	5	2	4	4	5	5	3	2	5	64	Tidak Aman
170	4	3	3	3	3	4	2	3	3	4	2	3	2	2	4	3	4	3	55	Tidak Aman
171	4	4	2	4	5	3	3	4	3	4	3	3	3	3	5	5	5	2	65	Aman
172	3	3	2	5	3	4	2	3	3	4	3	5	5	5	5	5	5	3	68	Aman
173	4	4	3	3	5	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	5	5	3	67	Aman
174	5	3	4	4	5	4	3	3	5	5	3	3	3	3	3	5	4	3	68	Aman
175	3	5	4	4	5	4	2	3	4	3	4	1	1	1	1	5	5	1	56	Tidak Aman
176	5	3	3	2	5	5	5	3	4	3	3	3	3	3	5	5	5	3	68	Aman
177	4	3	1	1	4	5	4	3	3	3	3	3	3	3	5	4	5	3	60	Tidak Aman
178	4	1	2	2	4	5	4	3	4	5	3	3	2	2	4	3	4	4	59	Tidak Aman
179	3	3	2	2	5	5	5	3	5	3	3	5	3	3	4	4	4	3	65	Aman
180	4	3	1	1	4	3	5	3	5	5	4	4	4	4	3	3	2	5	63	Tidak Aman
181	5	3	3	2	5	4	4	2	4	3	2	5	5	5	1	3	1	3	60	Tidak Aman
182	5	5	3	2	5	5	5	3	4	2	3	4	3	3	1	3	1	3	60	Tidak Aman
183	4	3	2	2	4	3	4	3	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	68	Aman
184	4	3	4	5	3	2	2	3	4	4	4	5	4	5	5	3	4	4	69	Aman
185	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	4	3	3	4	5	65	Aman
186	4	3	4	4	3	3	3	5	4	4	5	5	5	5	3	3	2	3	68	Aman
187	4	4	5	5	3	2	3	5	2	4	3	5	5	5	5	5	3	5	73	Aman
188	4	5	4	4	2	3	3	4	2	4	3	2	4	3	4	4	3	5	63	Tidak Aman
189	2	4	4	5	4	4	3	5	3	4	4	3	4	4	4	3	3	4	67	Aman
190	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	5	5	3	3	5	65	Aman
191	4	3	3	5	5	2	2	2	2	4	5	4	3	3	3	2	3	3	58	Tidak Aman
192	2	2	2	2	4	3	3	4	5	4	4	4	4	2	2	2	2	4	55	Tidak Aman
193	4	4	2	2	4	5	4	3	3	3	3	4	4	3	2	2	2	5	59	Tidak Aman

194	4	1	1	1	3	5	4	3	3	3	4	4	4	2	2	1	1	4	50	Tidak Aman
195	4	3	1	3	5	5	4	3	3	3	5	5	5	3	3	3	2	5	65	Aman
196	3	3	2	2	3	4	4	3	3	3	4	5	1	5	4	3	2	5	59	Tidak Aman
197	3	3	1	3	5	3	4	3	4	4	4	5	5	2	2	2	2	4	59	Tidak Aman
198	2	4	4	2	3	3	3	1	3	3	5	3	3	4	4	2	2	4	55	Tidak Aman
199	1	3	4	3	5	3	5	2	3	3	4	5	5	3	1	4	1	3	56	Tidak Aman
200	2	3	4	3	3	3	5	3	1	4	3	5	5	3	4	1	3	5	60	Tidak Aman
201	5	2	4	3	5	3	3	3	5	3	3	3	3	3	3	2	2	3	58	Tidak Aman
202	3	2	4	3	3	3	3	3	4	5	5	2	2	3	3	1	3	5	57	Tidak Aman
203	4	3	4	3	2	3	1	4	3	5	5	1	1	2	2	2	2	5	52	Tidak Aman
204	4	2	3	3	4	3	2	2	5	5	5	2	2	1	1	1	1	5	51	Tidak Aman
205	4	2	4	2	3	3	4	5	4	4	4	4	3	2	2	2	2	4	58	Tidak Aman
206	3	3	5	2	4	4	3	3	3	3	4	4	3	5	5	3	2	5	64	Tidak Aman
207	1	3	5	2	3	4	3	3	3	4	4	4	2	1	1	1	1	5	50	Tidak Aman
208	3	3	4	3	4	4	3	3	3	5	5	5	4	3	3	2	2	4	63	Tidak Aman
209	4	3	3	2	3	4	3	3	3	4	5	1	3	3	5	1	3	3	56	Tidak Aman
210	3	3	5	3	3	4	3	4	4	4	5	5	3	3	4	4	5	4	69	Aman
211	3	3	4	3	3	3	1	3	3	5	3	3	2	2	4	4	2	2	53	Tidak Aman
212	5	2	3	3	3	5	2	3	3	4	5	5	2	4	4	4	4	4	65	Aman
213	3	3	5	2	3	5	3	1	4	3	5	5	3	3	5	5	1	4	63	Tidak Aman
214	3	3	3	3	5	4	3	3	4	5	4	4	2	3	5	1	3	4	62	Tidak Aman
215	3	1	1	1	5	5	1	4	3	3	3	3	3	2	5	5	3	3	54	Tidak Aman
216	3	3	3	5	5	5	3	4	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	61	Tidak Aman
217	1	3	3	5	4	5	3	4	3	3	3	5	3	3	5	5	2	2	62	Tidak Aman
218	1	3	2	4	3	4	4	4	3	3	3	4	5	2	5	5	1	1	57	Tidak Aman
219	5	5	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	5	3	5	5	2	2	69	Aman
220	5	3	3	4	5	5	3	3	1	3	3	5	3	3	4	4	5	5	67	Aman
221	3	3	2	3	4	4	2	5	2	3	3	4	5	3	5	5	1	1	58	Tidak Aman
222	3	3	1	5	4	5	4	5	3	1	4	3	5	5	5	5	3	3	67	Aman
223	4	3	1	4	4	3	3	2	2	3	4	4	2	5	5	5	4	3	61	Tidak Aman
224	5	3	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	2	2	4	2	3	3	72	Aman
225	5	4	4	4	4	5	4	3	4	5	5	4	3	4	3	3	4	3	71	Aman
226	5	3	3	4	4	2	3	4	4	4	4	5	5	3	3	3	4	2	65	Aman
227	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	3	3	4	3	3	2	3	66	Aman
228	3	3	5	5	5	1	3	4	5	3	5	5	3	3	3	3	3	3	65	Aman
229	5	3	4	5	1	3	3	3	3	5	5	1	1	3	3	3	3	2	56	Tidak Aman
230	4	3	4	5	5	3	3	4	4	5	5	2	3	3	3	3	3	3	65	Aman
231	3	3	5	3	3	3	4	3	4	5	5	3	3	3	3	1	1	2	57	Tidak Aman
232	5	3	4	5	5	2	3	3	3	5	5	2	3	3	3	4	3	1	62	Tidak Aman
233	4	3	3	5	5	1	3	3	4	5	5	5	5	3	3	4	4	5	70	Aman
234	4	3	5	5	5	2	3	4	1	3	5	4	3	3	3	5	5	1	64	Tidak Aman
235	3	4	3	4	4	5	3	3	2	2	3	3	2	4	3	5	5	3	61	Tidak Aman
236	4	5	4	5	5	1	3	3	1	3	5	4	2	5	3	5	5	4	67	Aman
237	5	3	3	5	5	3	2	2	2	2	5	5	3	3	3	4	4	5	64	Tidak Aman
238	5	3	4	5	5	4	1	1	1	1	5	5	2	3	3	4	5	3	60	Tidak Aman
239	4	3	4	4	4	5	2	2	2	2	4	4	2	3	3	3	5	5	61	Tidak Aman
240	4	5	4	4	5	3	5	5	3	2	5	4	3	5	3	5	3	2	70	Aman
241	4	3	5	3	5	5	1	1	1	1	5	4	3	3	3	1	1	1	50	Tidak Aman
242	4	5	3	5	5	1	3	3	2	2	4	4	3	5	3	3	2	2	59	Tidak Aman
243	4	3	4	5	5	2	4	3	3	3	5	4	3	3	3	3	3	3	63	Tidak Aman
244	4	4	5	4	3	3	5	5	5	5	5	2	4	3	4	5	5	5	76	Aman
245	3	4	4	5	5	2	3	3	3	3	4	4	3	3	5	5	5	3	67	Aman
246	4	4	5	3	3	3	5	3	3	3	3	3	5	4	5	5	5	5	73	Aman
247	3	5	5	5	3	3	1	1	1	1	1	3	2	5	4	4	3	3	53	Tidak Aman
248	3	3	5	1	1	5	2	3	3	3	5	4	2	3	4	5	4	2	58	Tidak Aman
249	3	4	5	2	3	3	4	5	5	5	1	4	3	3	5	5	5	4	69	Aman
250	4	4	5	3	3	2	5	4	5	1	3	3	5	4	4	3	4	4	66	Aman
251	3	3	5	2	3	5	3	4	5	5	3	3	5	5	3	3	5	5	70	Aman
252	3	4	5	5	5	3	4	5	3	3	3	5	3	3	4	2	3	4	67	Aman
253	2	3	4	4	3	3	4	4	5	5	2	3	3	3	2	3	5	5	63	Tidak Aman
254	4	3	5	5	3	3	4	3	5	5	1	2	4	4	3	3	1	3	61	Tidak Aman
255	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	2	5	4	4	5	5	5	4	82	Aman
256	3	5	4	3	3	3	4	3	4	4	5	4	3	4	4	5	5	4	69	Aman
257	4	3	5	4	2	2	3	4	5	5	1	3	4	4	4	4	5	5	67	Aman
258	4	3	5	5	4	5	3	3	5	5	3	4	4	4	4	5	3	3	72	Aman
259	5	4	3	5	3	4	3	4	5	5	4	3	4	5	3	5	5	3	73	Aman

260	5	3	2	3	5	2	3	4	4	4	5	3	3	3	5	5	1	1	61	Tidak Aman
261	4	3	3	5	1	1	5	4	4	5	3	3	4	4	5	5	2	3	64	Tidak Aman
262	4	2	2	5	2	1	5	5	3	5	5	4	3	4	5	5	3	3	66	Aman
263	5	1	1	5	2	4	4	4	3	5	1	3	3	3	5	5	2	3	59	Tidak Aman
264	5	2	2	4	5	4	5	4	1	5	2	3	3	4	5	5	5	5	69	Aman
265	5	5	2	5	4	5	4	5	3	5	3	3	4	3	1	1	5	4	67	Aman
266	5	1	1	5	2	5	5	5	2	5	2	5	2	3	2	1	5	5	61	Tidak Aman
267	5	3	2	4	1	5	4	5	3	2	2	2	4	4	3	3	3	3	58	Tidak Aman
268	2	3	3	5	1	5	5	5	2	1	1	1	2	5	2	3	2	5	53	Tidak Aman
269	5	5	5	5	2	5	5	3	2	3	3	3	5	5	5	5	3	4	73	Aman
270	4	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	2	4	4	3	3	3	4	61	Tidak Aman
271	4	3	3	3	3	4	3	3	3	5	5	5	4	5	3	3	2	5	66	Aman
272	4	1	1	1	3	4	2	3	3	4	5	4	5	4	1	3	1	4	53	Tidak Aman
273	5	3	3	5	3	2	3	3	3	5	3	2	5	5	1	3	1	2	57	Tidak Aman
274	5	4	5	5	5	2	2	1	1	4	3	5	3	3	4	3	3	3	61	Tidak Aman
275	4	2	3	4	3	4	4	5	5	2	3	3	3	3	3	5	4	3	63	Tidak Aman
276	5	3	5	3	4	3	4	5	5	3	3	3	3	2	2	4	3	4	64	Tidak Aman
277	3	3	4	3	3	3	3	5	5	2	3	2	5	3	3	4	4	4	62	Tidak Aman
278	5	3	4	4	3	3	4	5	5	5	5	3	3	3	3	4	5	5	72	Aman
279	5	2	3	4	3	3	4	5	4	3	3	3	3	3	3	2	4	60	Tidak Aman	
280	5	3	4	3	4	3	4	4	4	3	3	2	5	5	2	3	2	2	61	Tidak Aman
281	4	3	5	4	3	4	5	5	5	1	3	1	5	5	1	4	3	3	64	Tidak Aman
282	3	2	5	3	4	4	4	3	3	1	3	1	5	5	2	3	3	3	57	Tidak Aman
283	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	5	4	3	3	75	Aman
284	5	3	4	4	4	5	5	4	5	5	5	3	5	5	1	4	3	3	73	Aman
285	5	3	4	2	4	3	4	4	4	3	3	4	5	5	3	4	3	3	66	Aman
286	5	2	4	4	3	3	5	5	5	3	3	2	5	5	4	4	3	3	68	Aman
287	5	2	4	3	3	2	2	4	3	4	4	5	4	4	5	3	2	3	62	Tidak Aman
288	3	3	4	4	3	3	5	3	4	3	4	5	4	5	3	3	3	3	65	Aman
289	5	2	3	5	5	5	3	3	3	3	3	5	5	2	3	2	3	3	63	Tidak Aman
290	5	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	5	5	5	5	3	3	3	67	Aman
291	5	3	5	5	3	3	1	4	3	3	4	5	4	3	3	3	2	4	63	Tidak Aman
292	5	3	3	1	1	1	5	3	4	3	4	4	4	3	3	2	2	4	55	Tidak Aman
293	5	1	5	2	3	3	5	4	3	4	5	5	5	1	3	1	1	3	59	Tidak Aman
294	5	3	5	3	3	3	5	3	4	4	4	3	3	1	3	1	1	5	59	Tidak Aman
295	4	3	5	2	3	2	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	2	4	68	Aman
296	3	4	4	5	5	3	4	4	4	5	5	4	5	5	5	3	2	3	73	Aman
297	4	3	3	3	3	3	5	2	4	3	4	4	4	3	3	4	2	3	60	Tidak Aman
298	5	3	4	3	3	2	3	4	3	3	5	5	5	3	3	2	3	4	63	Tidak Aman
299	4	4	5	1	3	1	5	3	3	3	2	5	5	4	3	4	2	3	60	Tidak Aman
300	3	3	5	5	3	3	3	2	4	3	3	5	5	3	3	4	3	4	64	Tidak Aman
301	3	3	5	5	2	3	2	3	5	5	5	5	5	3	3	4	3	3	67	Aman
302	4	3	5	5	5	5	3	3	3	3	3	5	5	2	4	4	2	3	67	Aman
303	4	3	5	4	3	3	3	2	5	3	3	5	4	2	2	4	2	4	61	Tidak Aman
304	3	3	4	4	3	3	2	4	1	1	1	3	4	3	3	4	2	4	52	Tidak Aman
305	4	4	5	5	1	3	1	3	2	3	3	5	5	2	4	3	3	4	60	Tidak Aman
306	3	4	3	3	1	3	1	3	3	3	3	5	5	3	4	4	2	3	56	Tidak Aman
307	4	4	5	5	5	4	4	2	2	3	2	5	5	3	4	5	2	4	68	Aman
308	4	5	4	5	5	5	3	2	5	5	3	5	4	3	3	3	2	4	70	Aman
309	2	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	5	5	1	1	5	3	3	58	Tidak Aman
310	4	3	5	5	3	3	2	2	3	3	2	5	5	3	3	5	3	3	62	Tidak Aman
311	4	4	4	5	5	5	3	3	3	5	4	5	5	3	4	5	2	2	71	Aman
312	5	4	5	4	5	5	3	2	2	4	3	4	4	4	3	4	3	3	67	Aman
313	4	4	4	4	4	3	5	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	2	64	Tidak Aman
314	4	3	5	5	5	3	3	3	3	4	5	5	5	3	3	4	1	1	65	Aman
315	3	5	4	4	4	5	4	3	2	5	5	5	3	3	5	2	3	3	68	Aman
316	3	3	4	3	4	3	4	5	3	2	5	4	4	2	3	3	4	3	62	Tidak Aman
317	3	3	5	3	3	4	4	4	3	2	5	5	5	3	3	3	3	3	64	Tidak Aman
318	3	3	5	2	4	4	4	4	2	2	4	3	4	3	3	3	5	3	61	Tidak Aman
319	3	4	5	3	3	4	5	3	2	2	4	5	4	3	3	2	4	3	62	Tidak Aman
320	1	3	3	3	3	3	3	5	1	1	3	5	5	2	4	1	4	3	53	Tidak Aman
321	2	3	5	4	4	4	5	4	1	3	5	5	5	3	3	2	3	3	64	Tidak Aman
322	3	4	5	3	4	4	2	2	2	2	3	4	5	3	4	5	4	3	62	Tidak Aman
323	3	2	5	4	4	4	4	4	2	2	4	3	3	4	5	1	5	3	62	Tidak Aman
324	4	5	4	5	5	5	1	4	1	1	3	4	4	4	5	3	5	3	66	Aman
325	2	2	5	4	5	1	3	4	1	3	5	3	3	5	3	4	4	3	60	Tidak Aman

326	3	5	5	4	5	5	3	3	2	2	3	3	3	4	5	5	4	3	67	Aman
327	3	3	5	5	3	3	3	3	1	3	5	1	4	3	5	3	4	3	60	Tidak Aman
328	3	4	4	4	5	5	2	2	2	2	5	2	2	5	5	5	4	3	64	Tidak Aman
329	2	4	4	3	2	3	4	5	5	3	4	5	5	3	4	1	4	3	64	Tidak Aman
330	3	4	3	3	4	4	5	5	5	2	2	2	2	4	5	3	4	4	64	Tidak Aman
331	3	3	5	2	2	2	4	5	1	3	3	3	5	3	5	3	3	4	59	Tidak Aman
332	4	3	5	5	5	1	4	1	1	3	5	5	2	4	3	2	4	3	60	Tidak Aman
333	5	5	3	3	3	3	4	5	1	3	3	3	5	5	5	5	4	3	68	Aman
334	3	5	4	3	4	4	4	5	5	3	5	3	4	5	5	5	5	3	75	Aman
335	5	5	3	1	3	3	5	3	3	3	4	3	4	5	5	5	5	4	69	Aman
336	5	5	3	2	3	3	4	5	5	2	3	4	3	5	5	5	5	3	70	Aman
337	5	5	3	3	1	4	3	5	5	1	3	3	4	5	3	3	2	3	61	Tidak Aman
338	4	5	3	3	2	2	5	5	5	2	4	3	3	3	5	5	2	2	63	Tidak Aman
339	5	5	4	4	5	5	3	4	4	5	3	2	3	4	5	5	3	3	72	Aman
340	5	4	2	2	2	2	4	5	5	1	3	4	4	5	5	5	2	3	63	Tidak Aman
341	4	4	3	3	3	5	5	5	5	4	2	2	2	4	5	1	3	4	64	Tidak Aman
342	5	5	4	5	3	4	5	5	5	5	4	5	4	4	4	4	5	3	79	Aman
343	5	5	4	4	3	4	5	5	5	5	3	3	3	3	4	4	2	3	70	Aman
344	4	5	4	3	4	3	5	5	5	5	3	3	3	4	4	4	4	2	70	Aman
345	3	4	3	3	3	4	5	3	3	2	4	4	1	4	3	5	5	1	60	Tidak Aman
346	1	5	1	4	3	3	3	5	5	2	4	4	2	2	5	5	5	2	61	Tidak Aman
347	5	5	3	3	2	3	4	5	5	3	4	4	5	5	3	4	4	5	72	Aman
348	5	5	4	3	4	4	5	5	5	2	3	2	2	2	4	5	5	1	66	Aman
349	4	4	3	2	2	2	4	5	1	3	1	3	3	3	5	5	5	5	60	Tidak Aman
350	4	4	3	4	5	4	4	4	4	5	5	3	5	3	4	5	5	5	76	Aman

Lampiran 18. Rekap Data Penelitian

No. Resp	Nama	Umur	Angkatan	Pengalaman Berkendara	Pengetahuan	Sikap	Persepsi	Peran Teman Sebaya	Keikutsertaan Pelatihan	Perilaku
1	Adi Joko P	24	2009	10	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
2	Panji Irawan	24	2010	10	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
3	Gunawan Nurcahyo	22	2011	8	Cukup	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
4	A. Shofyan Firjon B	22	2011	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
5	Adib Khoiruddin F	21	2012	4	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
6	M. Rizki Akbar	22	2011	5	Cukup	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
7	Adi Kusbiantoro	21	2012	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
8	Ahlian Majidi	21	2012	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Ikut	Tidak Aman
9	Umar Syarif Hidayat	21	2012	4	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
10	M. Fikrul Huda	20	2013	5	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
11	M. Imaduddin	20	2013	4	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Ikut	Tidak Aman
12	M. Risal Rosyadi	19	2014	6	Baik	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
13	Anas Muqoddas	19	2014	6	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
14	Gilang Nugroho D	18	2015	3	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
15	Rangga Kusuma W	23	2010	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
16	Novi Vidiantoro	22	2011	9	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
17	Suyono	22	2011	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
18	Mukhibin	22	2011	9	Baik	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
19	Arif Muamar Wahid	21	2011	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Ikut	Tidak Aman
20	Adhitya Himawan	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
21	Aji Antara	22	2011	8	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
22	M. Ahganiya Naufal	22	2011	6	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
23	M. Fahmi Hasan	22	2011	7	Baik	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
24	Jhon Paul Perdana	21	2012	9	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
25	Arief Afandy	21	2012	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Ikut	Aman
26	Ulul Amri	20	2013	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Ikut	Tidak Aman
27	Ahmad Syaumi	21	2012	8	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
28	Muaarif Abas	21	2012	4	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
29	Muji Mustofa	22	2011	8	Baik	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
30	Yanuri	21	2012	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
31	M. Deni Nuryanto	21	2012	5	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Ikut	Aman
32	Hendry Prayogo	22	2012	7	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
33	Rohmat Istiawan	21	2012	6	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
34	Malik Abdul Aziz	19	2014	4	Cukup	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
35	Dhamar Putra F	21	2011	9	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
36	Ifandika Dwi	21	2012	7	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Ikut	Aman
37	Abdur Rohman A	20	2013	5	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
38	Eka Ardiyanto	21	2012	5	Baik	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
39	Adedi Agus S	25	2008	10	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
40	Pungki Bagaskoro	21	2012	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Ikut	Aman
41	Rinandar Muslimin	24	2009	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
42	Rudi Realitanto	23	2010	10	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
43	Bayu Setyo W	22	2011	10	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
44	Fairus Amin	21	2012	6	Baik	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
45	Aziz Amrullah	22	2011	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
46	Syahrudin	21	2012	8	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Ikut	Aman
47	Irfan Nurdin	21	2012	5	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
48	Sigid Hardiyanto	19	2013	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
49	Chandika Suryadana	22	2012	7	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
50	Nisar Manarul	20	2013	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
51	Setyo Utomo	20	2013	5	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
52	Dwi Turistyanto	23	2010	9	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
53	Faisal Abda Ashari	21	2012	7	Kurang	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
54	Ichsan Wibowo	21	2012	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
55	Ivan Deonatan N	19	2014	5	Baik	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Ikut	Aman
56	Erwin Bramantya	19	2014	5	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
57	Abdul Muis	24	2009	9	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
58	Addinul Assidiq	21	2012	7	Kurang	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
59	Ahmad Fajrudin	22	2011	9	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
60	Ridho Aditya R	21	2012	7	Baik	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
61	Rizky Nurarief	22	2011	8	Kurang	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman

62	Jalud Kumba Sae	21	2012	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
63	Imron Nur Rois	20	2013	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
64	Muhammad Fahmi	22	2011	8	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
65	Agus Kristiyanto	25	2008	8	Baik	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
66	Yanur Tejo Kusuma	23	2010	5	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
67	Restu Prasetyo	22	2011	4	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Ikut	Tidak Aman
68	Andika Fikri G	23	2010	6	Kurang	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
69	Yusuf Maulana	22	2011	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
70	Sulung Fajar S	22	2011	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
71	Nicko Fernando	19	2014	4	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
72	Dewangga Arief	21	2012	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
73	Aditya Cahya N	21	2012	9	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
74	Syaifuddin Tans W	20	2013	4	Kurang	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
75	Yanuar Hakim	21	2012	6	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
76	Samsul Bakhrri	21	2012	6	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
77	Sofan Tri P	21	2012	6	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Ikut	Aman
78	Pradikky Aji N	20	2013	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
79	Zaidin Asyabah	21	2012	6	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
80	Nugraha Saputra A	22	2011	6	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
81	Ramadhani T	21	2012	7	Cukup	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
82	Bagas Aquinaldi	20	2013	4	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
83	Kurniawan Eko W	24	2009	9	Cukup	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
84	M. Kridanto	23	2010	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
85	Hasan Hafid	21	2012	8	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
86	Hasbi Dirgahayu	21	2012	7	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
87	Dzikru Rohman	21	2012	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
88	Rendy Setiawan	23	2010	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
89	Galih Wasesa	22	2011	7	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
90	Ogi Februdhana M	22	2011	6	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
91	Novian Bayu	21	2012	6	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
92	Deni Nugroho	21	2012	7	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
93	Arief Dwi S	21	2012	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
94	Rifqi Aribath P	21	2012	5	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
95	Muhammad Syahrul I	24	2009	5	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Ikut	Tidak Aman
96	M. Rifki Muzaki	22	2011	7	Baik	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
97	Kevin Maulana K	22	2011	5	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
98	Fajar Sukmaya	21	2012	4	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
99	Mohamad Sobirin	21	2012	3	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
100	Muhammad Khoiru F	21	2012	5	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
101	Budi Antoni S	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
102	Andi Firmansah	22	2011	7	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
103	Ivan Hadi Santosa	21	2012	6	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
104	Yogi Prabowo	22	2011	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
105	Eko Prastowoaji	21	2012	7	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Ikut	Tidak Aman
106	Ashari Munif	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
107	Reza Faizal	21	2012	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
108	Alif Lambardoaji S	18	2015	5	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
109	M. Nur Akrom	23	2010	5	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
110	Akhsanun Toriq P	23	2010	5	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
111	Satrio Abdurrahman	21	2012	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
112	Herwidhi Tri P	21	2012	6	Cukup	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
113	Sigit Tri Prasetyo	21	2012	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
114	Abdul Qohar	21	2012	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
115	Muh. Ali Yusran	23	2010	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
116	Anton Setyono	21	2012	6	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
117	Dani Syamsudin	21	2012	7	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
118	Ibnu Fitriatmoko	21	2012	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
119	Ektosim Solikul	23	2010	6	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
120	Rizky Widiatmoko	22	2011	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
121	M.Syaifurrozaq	21	2012	5	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
122	Arie Irawan	21	2012	6	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
123	Yoga Pratama	21	2012	7	Baik	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
124	Sulihen Mustofa	20	2013	6	Cukup	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
125	Rizky Arief Eka	24	2009	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
126	Ahmad Sanusi	23	2010	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
127	Teguh Maulana M	21	2012	7	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman

128	Susanto	21	2012	5	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
129	Fachrudin Faisal	20	2013	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Ikut	Aman
130	Arterio Furqon H	19	2014	7	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
131	Tesar Arvit J	24	2009	8	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
132	Surya Yayang Ardian	21	2012	6	Baik	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
133	Hanif Nurul M	21	2012	7	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
134	A.Halimi	23	2010	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
135	Purnomo Siddhi	22	2011	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
136	Muh. Septian N	22	2011	7	Cukup	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
137	M. Arif K	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
138	Bayu Eka Yudha N	21	2012	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
139	M. Arif Budiman	20	2013	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
140	Hari Rahmanto	25	2008	10	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
141	Galih Bangkit N	24	2009	8	Cukup	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
142	Galang Swasta D	22	2011	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
143	Imam Budiarto	21	2012	7	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
144	Alamsyah Adhi K	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
145	Isdiyanto Chaerul	20	2013	8	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
146	Andhika Dzulrizki	19	2014	6	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
147	Haidar Radi'	18	2015	5	Kurang	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
148	Yatmono	19	2014	6	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
149	Bambang Sutipnyo	22	2011	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
150	Moh. Lutfi Ardian	22	2011	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
151	Satria Adhi Kusuma	23	2010	10	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
152	Dedi Oksiono	22	2011	7	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
153	Bagus Addin Hutomo	21	2012	8	Cukup	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
154	Ulil Albab	21	2012	6	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
155	Darsono	24	2009	9	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
156	Tholhah Ahmad	24	2009	9	Cukup	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
157	Siswanto Dwi	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
158	Wandha Budhi	21	2012	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
159	Eko Ahmad Ababil	19	2014	9	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
160	Jufri	23	2010	7	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Ikut	Tidak Aman
161	Nafisul Ulum A	23	2010	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
162	M. Agung Mufti	22	2011	7	Baik	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
163	Muh. Komari	24	2009	5	Cukup	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
164	Murtadi	24	2009	7	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
165	Taofikurohman	24	2009	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
166	Akh. Basuki	24	2009	8	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
167	Gunawan Sutriyono	24	2009	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
168	Adi Triyono	23	2010	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
169	Dwi Widiatmoko	23	2010	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
170	Sigit Wahyu P	22	2011	6	Baik	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
171	Parpulungan Hutasoit	22	2011	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
172	Dhonirul Machiril	22	2011	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
173	A. Zayadi	22	2011	7	Cukup	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
174	Angling Harindana	21	2012	8	Baik	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
175	Aham Wahyu W	21	2012	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
176	Tri Aji Budianto	21	2012	5	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
177	Sidiq Fauzi	21	2012	6	Baik	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Ikut	Tidak Aman
178	Muhammad Naschan	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
179	Yoga Adi Pranata	20	2013	7	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
180	Yoseanno Widi A	20	2013	6	Baik	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
181	Yusuf Nugi N	18	2015	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
182	Tirnojo Ikhsan R	21	2012	8	Kurang	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
183	M. Agung Riswanto	21	2012	7	Cukup	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
184	Deden Kurniawan	21	2012	5	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
185	Singgih Ade Triawan	21	2012	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
186	Fajar Adi Nugroho	21	2012	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
187	Rizki Suhendr Putra	21	2012	9	Kurang	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
188	Tofik Hidayat	21	2012	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
189	Ahmad Afif Ridwan	21	2012	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
190	Mahardhika Adhi P	22	2011	7	Baik	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
191	Agas Putra Hartanto	22	2011	8	Baik	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
192	Agus Safangat	21	2012	9	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
193	M. Syukron Fadili	21	2012	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman

194	Mukhali	24	2009	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
195	Slamet Tulus	24	2009	7	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
196	Mukhrowi	24	2009	8	Baik	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
197	Afif Setyo Nugroho	21	2012	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
198	Agus Setyawan	21	2012	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
199	Yoki Erlangga	19	2014	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
200	Wawan Andriawan	18	2015	8	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
201	Ananto Rifki W	24	2009	9	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
202	Agus Ulin Nuha	22	2011	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
203	Arfan Miftahudin N	21	2012	6	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
204	Gandhung Herdha	22	2011	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
205	M. Krista Pratama	21	2011	7	Kurang	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
206	M. Afif Hakim	21	2012	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
207	Wawan Riyanto	21	2012	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
208	Arif Bayu Satria	21	2012	7	Kurang	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
209	Muh. Nailul Autor	24	2009	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
210	Sobirin Nuril Ikhsan	24	2009	9	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
211	Ahmad Solikin	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
212	Erlangga Dwi Andika	21	2012	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
213	Fatchun Na'im	21	2012	8	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Ikut	Tidak Aman
214	Mohamad Nurhdi	21	2012	6	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
215	Sukaryono	19	2014	8	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
216	Mohammad Isa Fifta	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
217	Wahyu Nugroho	24	2009	6	Baik	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
218	Suprpto	21	2012	6	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
219	Maulana Akhsan	21	2012	7	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
220	Odi Anggreawan	21	2012	6	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
221	Imam Ahmad A	21	2012	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
222	Ahmad Asif Qolbi	21	2012	8	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
223	Arief Wiranto	23	2010	6	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
224	Dimas Wahyu Purba	24	2009	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
225	Budi Santoso	24	2009	9	Cukup	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
226	Anjar Aditya P	19	2014	6	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
227	Widianto	19	2014	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
228	Ahmad Ilfan Fachri	22	2011	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
229	Dedy Ghozim H	22	2011	8	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
230	M. Awaluddin Noor	22	2011	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
231	M. Hafiz Setiawan	23	2010	6	Kurang	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
232	Galih Januarrahmana	22	2011	8	Baik	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
233	Septian Adhi	21	2012	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
234	Mohammad Ikrom	21	2012	5	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
235	Indra Adi nugroho	19	2014	7	Baik	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
236	Benedetus Emanuel	22	2011	8	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
237	Bahtera Muhammad	24	2009	9	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
238	Hardika Hadi Saputra	21	2012	4	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
239	Hamdan Mustafa	21	2012	6	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
240	Boltaev Bahrom	22	2011	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
241	Ilham Al Hasbi	21	2012	8	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
242	Stepanus Ardian C	24	2009	8	Baik	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
243	Junaedi Harmiansyah	21	2012	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
244	Arif Nur Hidayat	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
245	Margo Susilo	20	2013	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
246	Much. Ngafifudin	21	2012	7	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
247	Sandi Santosa	21	2012	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Ikut	Tidak Aman
248	M. Ishak Arofik	19	2014	5	Baik	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
249	M. Alifian Febrianto	21	2012	6	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
250	Dinullah Alhaq	21	2012	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
251	Faozi	22	2011	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
252	Chandra Adhi	19	2014	8	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
253	Fandi Musthofa A. S	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
254	Muh. Nahrowi	21	2012	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
255	Bagus Jati Kusuma	22	2011	6	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
256	Puwaditya Nugraha	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
257	Hendri Sulistyawan	21	2012	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
258	M. Harviandi	23	2010	8	Baik	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
259	I Made Putra R	21	2012	7	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman

260	Agung Setyo P	21	2012	7	Baik	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
261	Johan Dwi Ardama	21	2012	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
262	Eko Nur Cahyo	22	2011	9	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
263	Irsyad Afnan	22	2011	8	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
264	Ridho Adi Negoro	21	2012	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
265	Cahya Purwanto	24	2009	8	Baik	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
266	M. Sirojul Mukhlisin	23	2010	10	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
267	Teguh Winarso	19	2014	6	Baik	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
268	Rahmad Ramadhon	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
269	Isro Destiyanto	21	2012	7	Kurang	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
270	Sanusi	22	2011	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
271	Busyrol Anam G	22	2011	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
272	Sudarman	21	2012	6	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
273	Nanang Ghuftron	21	2012	5	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
274	Rahmad Setiyoko	21	2012	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
275	Irfan Saptian	22	2011	8	Baik	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
276	M. Nur Abdul Latif	22	2011	9	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
277	Johan Edi P	23	2010	9	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Ikut	Tidak Aman
278	Eko Supriyadi	21	2012	6	Cukup	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
279	Hengky Tri Ikhsanto	21	2012	7	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
280	Ryan Aldianto	20	2013	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
281	Rochmad Maulana N	22	2011	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
282	Nofrizal Ghuftron	19	2014	7	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
283	Yuslim Muallif	19	2014	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
284	Pandu Anggara	20	2013	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
285	Ian Ardiansyah	20	2013	5	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
286	Muslif Akhyar	21	2012	8	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
287	Hadi Susanto	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
288	Irfan Ramdhany	22	2011	7	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
289	Isomaddinov A	22	2011	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
290	Taufik Nur H	21	2012	8	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
291	M. Agung Prayo	22	2011	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
292	Mustiko Rizki R	21	2012	5	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
293	Bravura Candra	22	2011	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
294	M. Fadhilah Dzuhri	20	2013	6	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
295	Andika Arga	19	2014	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
296	Novian Alaik R	19	2014	6	Kurang	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
297	Rifan Rahadian Gani	22	2011	8	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
298	Barro Al Faishol	22	2011	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
299	Azam Hanid din	22	2011	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
300	Agustaf Prasetyo	21	2012	5	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
301	Ikhsan Fadillah Basie	21	2012	7	Baik	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
302	Farid Al Rosyid	22	2011	6	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
303	Yogi Martha Wijaya	22	2011	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
304	Didi Subagia	21	2012	8	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
305	Wijianto	21	2012	6	Kurang	Baik	Positif	Mendukung	Ikut	Tidak Aman
306	Alam Wahyu Santoso	20	2013	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
307	Hiastomo Dwi	20	2013	5	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
308	Ichsan Faturrahman	18	2015	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
309	Taufik Nur F	21	2012	8	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
310	Muhammad Alifudin	21	2012	9	Kurang	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
311	Tegar Afiateras	23	2010	9	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
312	Rhendi Van Pasaribu	19	2014	4	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
313	Rosmadi	19	2014	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
314	Tri Budiyanto	19	2014	8	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
315	Muh. Khanifudin	23	2010	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
316	Bayu Kurniawan	22	2011	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
317	Raga Fadashar	22	2011	5	Kurang	Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
318	Aris Tri Susanto	22	2011	8	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
319	Mastoni	23	2010	8	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
320	M. Nur Khor	19	2014	4	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Ikut	Tidak Aman
321	Yudha Aditya P	22	2011	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
322	Adi Ahmad Fauzi	20	2013	5	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
323	Abdul Hariyanto	22	2011	5	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
324	Eddi Murdoko	23	2010	10	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
325	Azhar Saiful Bahri	20	2013	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman

326	Bani Adam K	20	2013	7	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
327	Adhie Legowo	22	2011	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
328	M. Khaerumuzaki	22	2011	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
329	Pambudiargo Widhi	19	2014	7	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
330	Danang Prasetyo	18	2015	4	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
331	Zuniar Musrifin	23	2010	9	Cukup	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
332	Ahmad Mustafid	22	2011	7	Baik	Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
333	Ryan Bakhtiar	20	2013	5	Kurang	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Ikut	Aman
334	Sugeng Widodo	23	2010	9	Kurang	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
335	Moh. Syarief	22	2011	9	Baik	Kurang Baik	Positif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
336	Muhammad Thohir	18	2015	7	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
337	Didik Arif Hariyanto	24	2009	8	Baik	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
338	Berto Sitompul	19	2014	5	Kurang	Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
339	Slamet Nur Ali	24	2009	9	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
340	Rizky Indra Permana	22	2011	9	Baik	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
341	Dwhi Prasthiyo	23	2010	7	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
342	Ginangjar Ismail	23	2010	6	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
343	Choirur Rozikin	20	2013	5	Baik	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
344	Zhaidin Anwar	20	2013	8	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
345	Bias Marshil Basaral	19	2014	7	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
346	M. Addibudin	22	2011	7	Cukup	Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
347	Fahman Almafazani	24	2009	8	Cukup	Kurang Baik	Negatif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman
348	Wafak Bunayya	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Negatif	Mendukung	Tidak Pernah	Aman
349	M. Anwarudin Zuhri	21	2012	6	Kurang	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Tidak Aman
350	Gayuh Bayu A	23	2010	7	Baik	Kurang Baik	Positif	Tidak Mendukung	Tidak Pernah	Aman

Lampiran 19. Output Normalitas Data

1. Sikap

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Sikap	350	100.0%	0	.0%	350	100.0%

Descriptives

		Statistic	Std. Error
Sikap	Mean	26.90	.159
	95% Confidence Interval for Mean		
	Lower Bound	26.59	
	Upper Bound	27.21	
	5% Trimmed Mean	26.81	
	Median	27.00	
	Variance	8.841	
	Std. Deviation	2.973	
	Minimum	20	
	Maximum	36	
	Range	16	
	Interquartile Range	4	
	Skewness	.487	.130
	Kurtosis	.300	.260

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Sikap	.204	350	.000	.958	350	.000

a. Lilliefors Significance Correction

2. Persepsi

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Persepsi	350	100.0%	0	.0%	350	100.0%

Descriptives

		Statistic	Std. Error
Persepsi	Mean	29.80	.250
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound 29.31	
		Upper Bound 30.29	
	5% Trimmed Mean	30.02	
	Median	33.00	
	Variance	21.853	
	Std. Deviation	4.675	
	Minimum	20	
	Maximum	35	
	Range	15	
	Interquartile Range	9	
	Skewness	-.577	.130
	Kurtosis	-1.421	.260

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Persepsi	.316	350	.000	.775	350	.000

a. Lilliefors Significance Correction

3. Peran Teman Sebaya

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Peran_Teman_Sebaya	350	100.0%	0	.0%	350	100.0%

Descriptives

			Statistic	Std. Error
Peran_Teman_Sebaya	Mean		4.96	.073
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	4.81	
		Upper Bound	5.10	
	5% Trimmed Mean		4.97	
	Median		5.00	
	Variance		1.869	
	Std. Deviation		1.367	
	Minimum		1	
	Maximum		8	
	Range		7	
	Interquartile Range		2	
	Skewness		-.044	.130
	Kurtosis		-.551	.260

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Peran_Teman_Sebaya	.152	350	.000	.948	350	.000

a. Lilliefors Significance Correction

4. Perilaku

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Perilaku	350	100.0%	0	.0%	350	100.0%

Descriptives

		Statistic	Std. Error
Perilaku	Mean	63.75	.330
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound 63.10	
		Upper Bound 64.40	
	5% Trimmed Mean	63.70	
	Median	64.00	
	Variance	38.172	
	Std. Deviation	6.178	
	Minimum	49	
	Maximum	82	
	Range	33	
	Interquartile Range	8	
	Skewness	.165	.130
	Kurtosis	-.118	.260

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Perilaku	.058	350	.006	.993	350	.086

a. Lilliefors Significance Correction

Lampiran 20. Output Analisis Univariat

Frequency Table

Umur

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	18	8	2.3	2.3	2.3
	19	30	8.6	8.6	10.9
	20	29	8.3	8.3	19.1
	21	139	39.7	39.7	58.9
	22	78	22.3	22.3	81.1
	23	32	9.1	9.1	90.3
	24	31	8.9	8.9	99.1
	25	3	.9	.9	100.0
	Total	350	100.0	100.0	

Angkatan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2008	3	.9	.9	.9
	2009	30	8.6	8.6	9.4
	2010	33	9.4	9.4	18.9
	2011	79	22.6	22.6	41.4
	2012	138	39.4	39.4	80.9
	2013	30	8.6	8.6	89.4
	2014	29	8.3	8.3	97.7
	2015	8	2.3	2.3	100.0
	Total	350	100.0	100.0	

Pengalaman Berkendara

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3	2	.6	.6	.6
	4	14	4.0	4.0	4.6
	5	36	10.3	10.3	14.9
	6	91	26.0	26.0	40.9
	7	96	27.4	27.4	68.3
	8	74	21.1	21.1	89.4
	9	28	8.0	8.0	97.4
	10	9	2.6	2.6	100.0
	Total	350	100.0	100.0	

Pengetahuan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang	174	49.4	49.1	49.1
	Cukup	33	9.4	9.4	59.1
	Baik	143	40,6	40,6	100.0
	Total	350	100.0	100.0	

Sikap

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	251	71.7	71.7	71.7
	Baik	99	28.3	28.3	100.0
	Total	350	100.0	100.0	

Persepsi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Negatif	167	47.7	47.7	47.7
	Positif	183	52.3	52.3	100.0
	Total	350	100.0	100.0	

Peran_Teman_Sebaya

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Mendukung	222	63.4	63.4	63.4
	Mendukung	128	36.6	36.6	100.0
	Total	350	100.0	100.0	

Keikutsertaan_Pelatihan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Pernah	327	93.4	93.4	93.4
	Ikut	23	6.6	6.6	100.0
	Total	350	100.0	100.0	

Perilaku

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Aman	201	57.4	57.4	57.4
	Aman	149	42.6	42.6	100.0
	Total	350	100.0	100.0	

Lampiran 21. Output Analisis Bivariat

Crosstab

1. Pengetahuan dengan Perilaku

Pengetahuan * Perilaku Crosstabulation

			Perilaku		Total
			Tidak Aman	Aman	
Pengetahuan	Kurang	Count	111	63	174
		Expected Count	99.9	74.1	174.0
		% within Pengetahuan	63.8%	36.2%	100.0%
		% within Perilaku	55.2%	42.3%	49.7%
		% of Total	31.7%	18.0%	49.7%
	Cukup	Count	15	18	33
		Expected Count	19.0	14.0	33.0
		% within Pengetahuan	45.5%	54.5%	100.0%
		% within Perilaku	7.5%	12.1%	9.4%
		% of Total	4.3%	5.1%	9.4%
	Baik	Count	75	68	143
		Expected Count	82.1	60.9	143.0
		% within Pengetahuan	52.4%	47.6%	100.0%
		% within Perilaku	37.3%	45.6%	40.9%
		% of Total	21.4%	19.4%	40.9%
Total	Count	201	149	350	
	Expected Count	201.0	149.0	350.0	
	% within Pengetahuan	57.4%	42.6%	100.0%	
	% within Perilaku	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	57.4%	42.6%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.269 ^a	2	.044
Likelihood Ratio	6.276	2	.043
Linear-by-Linear Association	4.298	1	.038
N of Valid Cases	350		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 14,05.

2. Sikap dengan Perilaku

Sikap * Perilaku Crosstabulation

			Perilaku		Total
			Tidak Aman	Aman	
Sikap	Kurang Baik	Count	135	116	251
		% within Sikap	53.8%	46.2%	100.0%
		% within Perilaku	67.2%	77.9%	71.7%
		% of Total	38.6%	33.1%	71.7%
	Baik	Count	66	33	99
		% within Sikap	66.7%	33.3%	100.0%
		% within Perilaku	32.8%	22.1%	28.3%
		% of Total	18.9%	9.4%	28.3%
	Total	Count	201	149	350
		% within Sikap	57.4%	42.6%	100.0%
		% within Perilaku	100.0%	100.0%	100.0%
		% of Total	57.4%	42.6%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	4.819 ^a	1	.028		
Continuity Correction ^b	4.306	1	.038		
Likelihood Ratio	4.899	1	.027		
Fisher's Exact Test				.031	.018
Linear-by-Linear Association	4.805	1	.028		
N of Valid Cases ^b	350				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 42,15.

b. Computed only for a 2x2 table

3. Persepsi dengan Perilaku

Persepsi * Perilaku Crosstabulation

			Perilaku		Total
			Tidak Aman	Aman	
Persepsi Negatif	Count	107	60	167	
	% within Persepsi	64.1%	35.9%	100.0%	
	% within Perilaku	53.2%	40.3%	47.7%	
	% of Total	30.6%	17.1%	47.7%	
Positif	Count	94	89	183	
	% within Persepsi	51.4%	48.6%	100.0%	
	% within Perilaku	46.8%	59.7%	52.3%	
	% of Total	26.9%	25.4%	52.3%	
Total	Count	201	149	350	
	% within Persepsi	57.4%	42.6%	100.0%	
	% within Perilaku	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	57.4%	42.6%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	5.766 ^a	1	.016		
Continuity Correction ^b	5.258	1	.022		
Likelihood Ratio	5.790	1	.016		
Fisher's Exact Test				.018	.011
Linear-by-Linear Association	5.749	1	.016		
N of Valid Cases ^b	350				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 71,09.

b. Computed only for a 2x2 table

4. Peran Teman Sebaya dengan Perilaku

Peran_Teman_Sebaya * Perilaku Crosstabulation

			Perilaku		Total
			Tidak Aman	Aman	
Peran_Teman_Sebaya	Tidak Mendukung	Count	137	85	222
		% within Peran_Teman_Sebaya	61.7%	38.3%	100.0%
		% within Perilaku	68.2%	57.0%	63.4%
		% of Total	39.1%	24.3%	63.4%
Mendukung		Count	64	64	128
		% within Peran_Teman_Sebaya	50.0%	50.0%	100.0%
		% within Perilaku	31.8%	43.0%	36.6%
		% of Total	18.3%	18.3%	36.6%
Total		Count	201	149	350
		% within Peran_Teman_Sebaya	57.4%	42.6%	100.0%
		% within Perilaku	100.0%	100.0%	100.0%
		% of Total	57.4%	42.6%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	4.555 ^a	1	.033		
Continuity Correction ^b	4.089	1	.043		
Likelihood Ratio	4.540	1	.033		
Fisher's Exact Test				.043	.022
Linear-by-Linear Association	4.542	1	.033		
N of Valid Cases ^b	350				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 54,49.

b. Computed only for a 2x2 table

5. Keikutsertaan Pelatihan dengan Perilaku

Keikutsertaan_Pelatihan * Perilaku Crosstabulation

		Perilaku		Total	
		Tidak Aman	Aman		
Keikutsertaan _Pelatihan	Tidak Pernah	Count	189	138	327
		% within Keikutsertaan_Pelatihan	57.8%	42.2%	100.0%
		% within Perilaku	94.0%	92.6%	93.4%
		% of Total	54.0%	39.4%	93.4%
Ikut		Count	12	11	23
		% within Keikutsertaan_Pelatihan	52.2%	47.8%	100.0%
		% within Perilaku	6.0%	7.4%	6.6%
		% of Total	3.4%	3.1%	6.6%
Total		Count	201	149	350
		% within Keikutsertaan_Pelatihan	57.4%	42.6%	100.0%
		% within Perilaku	100.0%	100.0%	100.0%
		% of Total	57.4%	42.6%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	.278 ^a	1	.598		
Continuity Correction ^b	.096	1	.757		
Likelihood Ratio	.276	1	.599		
Fisher's Exact Test				.665	.376
Linear-by-Linear Association	.277	1	.599		
N of Valid Cases ^b	350				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 9,79.

b. Computed only for a 2x2 table

Lampiran 22. Dokumentasi Penelitian



Gambar 1. Wawancara dengan Responden



Gambar 2. Wawancara dengan Responden



Gambar 5. Responden menandatangani keikutsertaan menjadi responden



Gambar 6. Responden menandatangani keikutsertaan menjadi responden



Gambar 7. Perilaku berkendara mahasiswa yang tidak aman



Gambar 8. Perilaku berkendara mahasiswa yang aman