

**HUBUNGAN ANTARA *MURĀQABAH* DENGAN *SAFETY RIDING* PADA
PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA SEMARANG**



SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat

Guna Memperoleh Gelar Sarjana Dalam Ilmu Ushuluddin dan Humaniora

Jurusan Tasawuf dan Psikoterapi

AYYASY LAILA LUTFI KHASANAH

NIM.2104046096

FAKULTAS USHULUDDIN DAN HUMANIORA

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO

SEMARANG

2025

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama Lengkap : Ayyasy Laila Lutfi Khasanah

NIM : 2104046096

Judul Penelitian : Hubungan Antara *Murāqabah* Dengan *Safety Riding* Pada Pengendara Sepeda Motor Di Kota Semarang

Jurusan : Tasawuf dan Psikoterapi

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul:

HUBUNGAN ANTARA *MURĀQABAH* DENGAN *SAFETY RIDING* PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA SEMARANG

Secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri kecuali bagian tertentu yang dirujuk sumbernya

Semarang, 23 Juni 2025

Penulis

A handwritten signature in black ink is written over a yellow revenue stamp. The stamp features the number '10000' and the text 'METERAI TEMPEL' and '5A545AJX017204510'.

AYYASY LAILA LUTFI KHASANAH

NIM.2104046096

HALAMAN PERSETUJUAN

HUBUNGAN ANTARA *MURĀQABAH* DENGAN *SAFETY RIDING* PADA
PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA SEMARANG



SKRIPSI

Ditujukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat

Guna Memperoleh Gelar Sarjana Dalam Ilmu Ushuluddin dan Humaniora

Jurusan Tasawuf dan Psikoterapi

AYYASY LAILA LUTFI KHASANAH

NIM.2104046096

Semarang, 23 Juni 2025

Disetujui Oleh:

Pembimbing

Royanulloh, M. Psi.T

NIP. 198812192018011001

NOTA PEMBIMBING

Lamp : -

Hal : Persetujuan Naskah Skripsi

Kepada Yth.

Dekan Fakultas Ushuluddin dan Humaniora

UIN Walisongo Semarang

Assalamu 'alaikum W. W.

Nama Lengkap : Ayyasy Laila Lutfi Khasanah

NIM : 2104046096

Judul Penelitian : Hubungan Antara *Murāqabah* Dengan *Safety Riding* Pada
Pengendara Sepeda Motor Di Kota Semarang

Selanjutnya kami mohon dengan hormat agar skripsi tersebut bisa
dimunafasahkan.

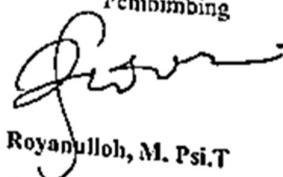
Dengan persetujuan skripsi ini kami sampaikan atas perhatiannya diucapkan terima
kasih sebesar-besarnya.

Wassalamu 'alaikum W. W.

Semarang, 23 Juni 2025

Disetujui Oleh :

Pembimbing



Royanulloh, M. Psi.T

NIP. 198812192018011001

PENGESAHAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa :

Nama : Ayyasy Laila Lutfi Khasanah

NIM : 2104046096

Judul Skripsi : Hubungan Antara *Murāqabah* Dengan *Safety Riding* Pada Pengendara Sepeda Motor Di Kota Semarang

Telah dimunaqasyahkan oleh Dewan Penguji Skripsi Fakultas Ushuluddin dan Humaniora Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang dan dinyatakan lulus pada tanggal : 25 Juni 2025. Serta dapat diterima sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Agama dalam Ilmu Ushuluddin dan Humaniora.

Semarang, 25 Juni
2025



Sri Rejeki, S. Sos. I., M. Si.

NIP. 197903042006042001

Penguji Utama I

Dr. H. Sulaiman, M. Ag.

NIP. 197306272003121003

Sekretaris Sidang

Komari, M. Si

NIP. 198703082019031002

Penguji Utama II

Ernawati, S. Si., M.Stat

NIP. 199310062019032025

Pembimbing I

Royanulloh, M. Psi. T

NIP. 198812192018011001

ABSTRAK

Kesadaran berkendara yang aman dan bertanggung jawab merupakan aspek penting dalam upaya menekan angka kecelakaan lalu lintas, khususnya di kota besar seperti Semarang. Namun, pendekatan moral dan spiritual seringkali luput dalam pembentukan perilaku berkendara tersebut. Berdasarkan hal ini, penelitian ini dilandasi oleh pertanyaan: *Adakah hubungan antara tingkat murāqabah, yakni kesadaran seseorang bahwa dirinya senantiasa diawasi oleh Allah SWT, dengan praktik safety riding di kalangan pengendara sepeda motor di Kota Semarang?* Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara tingkat murāqabah dan perilaku *safety riding*. Metode yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif dengan teknik korelasi Pearson. Sampel terdiri dari 193 pengendara sepeda motor yang aktif di wilayah Kota Semarang, dipilih secara acak. Instrumen yang digunakan mencakup skala *safety riding* berdasarkan indikator dari Wirawan serta skala *murāqabah* yang dikembangkan dari konsep dalam kitab *Madarijus As-Sālikīn* karya Ibnu al-Qayyim al-Jauziyyah. Hasil analisis menunjukkan adanya hubungan positif yang signifikan antara *murāqabah* dan perilaku *safety riding* ($r = 0,692$, $p < 0,00$). Temuan ini menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat *murāqabah* seseorang, maka semakin besar kecenderungannya untuk menerapkan prinsip-prinsip *safety riding* dalam berkendara. Dengan demikian, penguatan dimensi spiritual seperti *murāqabah* dapat menjadi pendekatan preventif dalam pembentukan etika berkendara yang lebih holistik.

Kata kunci: *Kesadaran Spiritual, Korelasi Pearson, Murāqabah, Pengendara Sepeda Motor, Safety Riding, Semarang.*

MOTO

...وَهُوَ مَعَكُمْ أَيْنَ مَا كُنْتُمْ ۚ وَاللَّهُ بِمَا تَعْمَلُونَ بَصِيرٌ

“..... Dan Dia bersama kamu di mana saja kamu berada. Dan Allah Maha Melihat apa yang kamu kerjakan.”

— *Surat Al-Hadid Ayat 4*

"Begja-begjane kang lali, luwih begja kang eling lawan waspada."

— *Raden Ngabehi Ranggawarsita, Serat Kalatidha*

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB LATIN

Pengalihan pengetahuan dari satu abjad ke abjad lain dikenal sebagai transliterasi. Perbandingan huruf-huruf Arab dan Latin beserta variasinya dikenal sebagai transliterasi Arab-Latin.

A. Konsonan

Beberapa fonem konsonan Arab yang dilambangkan dengan huruf dalam sistem penulisan Arab dilambangkan dengan huruf dalam transliterasi ini, sementara yang lain dilambangkan dengan huruf dan tanda secara bersamaan. Daftar huruf Arab dan padanannya dalam bahasa Latin dapat ditemukan di bawah ini.

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Ba	B	Be
ت	Ta	T	Te
ث	Ša	š	es (dengan titik di atas)
ج	Jim	J	Je
ح	Ḥa	ḥ	ha (dengan titik di bawah)
خ	Kha	Kh	ka dan ha
د	Dal	d	De
ذ	Ẓal	ẓ	Zet (dengan titik di atas)
ر	Ra	r	er
ز	Zai	z	zet
س	Sin	s	es

ش	Syin	sy	es dan ye
ص	Ṣad	ṣ	es (dengan titik di bawah)
ض	Ḍad	ḍ	de (dengan titik di bawah)
ط	Ṭa	ṭ	te (dengan titik di bawah)
ظ	Za	ẓ	zet (dengan titik di bawah)
ع	`ain	`	koma terbalik (di atas)
غ	Gain	g	ge
ف	Fa	f	ef
ق	Qaf	q	ki
ك	Kaf	k	ka
ل	Lam	l	el
م	Mim	m	em
ن	Nun	n	en
و	Wau	w	we
ه	Ha	h	ha
ء	Hamzah	‘	apostrof
ي	Ya	y	ye

B. Vokal

Mirip dengan vokal Indonesia, vokal Arab terdiri dari *monofrog* (vokal tunggal) dan *difrog* (vokal ganda).

1. Vokal Tunggal

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat, transliterasinya sebagai berikut :

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
َ	Fathah	a	a
ِ	Kasrah	i	i
ُ	Dammah	u	u

2. Vokal Rangkap

Berikut transkripsi vokal ganda bahasa Arab yang simbolnya adalah harakat, atau gabungan huruf:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
َ	Fathah	a	a
ِ	Kasrah	i	i
ُ	Dammah	u	u

Contoh

- كَتَبَ kataba
- فَعَلَ fa`ala
- سُلَّ suila
- كَيْفَ kaifa
- حَوْلَ haula

C. Maddah

Transkripsi maddah (vokal panjang) yang dilambangkan dengan huruf dan harakat adalah sebagai berikut:

<i>Huruf Arab</i>	<i>Nama</i>	<i>Huruf Latin</i>	<i>Nama</i>
ا...آ...إ...	<i>Fathah dan alif atau ya</i>	<i>ā</i>	<i>a dan garis di atas</i>
ي...إ...	<i>Kasrah dan ya</i>	<i>ī</i>	<i>i dan garis di atas</i>
و...أ...	<i>Dammah dan wau</i>	<i>ū</i>	<i>u dan garis di atas</i>

Contoh:

- بَال bāla
- حَمَى hamā
- قِيلَ qīla
- يَقُولُ yaqūlu

D. Ta' Marbutah

Transliterasi untuk ta' marbutah ada dua yaitu :

1. Ta' marbutah hidup

Ta' marbutah hidup atau yang mendapat harakat fathah, kasrah, dan dammah, transliterasinya adalah "t".

2. Ta' marbutah mati

Ta' marbutah mati atau yang mendapat harakat sukun, transliterasinya adalah "h".

3. Ta' marbutah ditransliterasikan dengan "h" jika didahului oleh kata yang menggunakan artikel tentu al dan kedua kata tersebut dibaca secara terpisah.

Contoh:

- رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ raudah al-atfāl/raudahtul atfāl
- الْمُنَوَّرَةُ الْمَدِينَةُ al-munawwarah al-madīnah/al-madīnatul munawwarah
- طَلْحَةَ talhah

E. Syaddah (Tasydid)

Huruf-huruf lebih tepatnya, huruf-huruf yang sama yang dipakai untuk menunjukkan syaddah dipakai untuk mentransliterasikan frasa bahasa Arab untuk syaddah atau tasydid, yang dilambangkan dengan sebuah tanda.

Contoh:

- نَزَّلَ nazzala
- البِرُّ al-birr

F. Kata Sandang

Huruf ال melambangkan artikel dalam sistem penulisan bahasa Arab, namun dalam transkripsi ini, artikel tersebut diidentifikasi sebagai berikut:

1. Kata sandang yang diikuti huruf syamsiyah

Sandang yang muncul setelah huruf syamsiyah ditransliterasikan berdasarkan bunyinya, yakni huruf yang muncul tepat setelah artikel tersebut digunakan untuk menggantikan huruf "l".

2. Kata sandang yang diikuti huruf qamariyah

Kata sandang yang diikuti huruf qamariyah ditransliterasikan berdasarkan bunyinya dan kaidah yang telah disebutkan sebelumnya. Kata sandang ditulis secara terpisah dari kata yang mengikutinya dan disambung tanpa spasi, tanpa memperhatikan apakah kata sandang tersebut diikuti huruf syamsiyah atau qamariyah.

Contoh:

- الرَّجُلُ ar-rajulu
- الْقَلَمُ al-qalamu
- الشَّمْسُ asy-syamsu
- الْجَلَالُ al-jalālu

G. Hamzah

Hamzah ditransliterasikan sebagai apostrof. Namun hal itu hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan di akhir kata. Sementara hamzah yang terletak di awal kata dilambangkan, karena dalam tulisan Arab berupa alif.

Contoh:

- تَأْخُذُ ta'khuẓu
- شَيْءٌ syai'un
- النَّوْءُ an-nau'u
- إِنَّ inna

H. Penulisan Kata

Setiap kata—fail, isi, atau huruf—pada dasarnya disusun secara terpisah. Hanya beberapa kata yang ditulis dengan huruf Arab yang sering digabungkan dengan kata lain karena beberapa huruf atau harkat dihilangkan, dan kata tersebut kemudian ditulis dengan kata lain yang muncul setelahnya.

Contoh:

- وَإِنَّ اللَّهَ فَهُوَ خَيْرُ الرَّازِقِينَ Wa innallāha lahuwa khair ar-rāziqīn/

Wa innallāha lahuwa khairurrāziqīn

- بِسْمِ اللَّهِ مَجْرَاهَا وَ مُرْسَاهَا Bismillāhi majrehā wa mursāhā

I. Huruf Kapital

Meskipun tidak diterima dalam sistem penulisan bahasa Arab, huruf kapital digunakan dalam transkripsi ini. Huruf awal nama manusia dan awal frasa adalah beberapa di antara sekian banyak penggunaan huruf kapital dalam EYD. Huruf pertama nama diri, bukan huruf pertama artikel, ditulis dengan huruf kapital saat muncul sebelum artikel.

Contoh:

- الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ Alhamdu lillāhi rabbi al-`ālamīn/

Alhamdu lillāhi rabbil `ālamīn

- الرَّحْمَنُ الرَّحِيمُ Ar-rahmānir rahīm/Ar-rahmān ar-rahīm

Bila teks bahasa Arabnya lengkap, Allah menggunakan huruf kapital; sebaliknya, bila ada huruf atau harakat yang hilang karena gabungan kata, maka huruf kapital tidak digunakan.

Contoh:

- اللَّهُ غَفُورٌ رَحِيمٌ Allaāhu gafūrun rahīm

- لِلَّهِ الْأُمُورُ جَمِيعًا Lillāhi al-amru jamī`an/Lillāhil-amru jamī`an

J. Tajwid

Bagi mereka yang ingin membaca dengan lancar, kaidah transliterasi ini merupakan bagian penting dari Ilmu Tajwid. Oleh karena itu, selain kaidah transliterasi ini, perlu dibuat kaidah tajwid.reka yang menginginkan kefasihan dalam bacaan, pedoman transliterasi ini merupakan bagian yang tak terpisahkan dengan Ilmu Tajwid. Karena itu peresmian pedoman transliterasi ini perlu disertai dengan pedoman tajwid.

UCAPAN TERIMA KASIH

Bismillahirrahmanirrahim

Segala puji hanya milik Allah SWT, Tuhan Yang Maha Pengasih dan Penyayang. Atas limpahan rahmat, petunjuk, dan bimbingan-Nya, penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi dengan judul "Hubungan Murāqabah dengan Keselamatan Berkendara pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Semarang" ini. Salah satu prasyarat untuk memperoleh gelar Sarjana (S-1) di Fakultas Ushuluddin dan Humaniora UIN Walisongo Semarang adalah penyelesaian skripsi ini. Penulis memperoleh banyak bimbingan, bantuan, dan masukan dari berbagai pihak dalam penyusunan skripsi ini. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Pertama-tama, penulis mengucapkan puji dan syukur ke hadirat Allah SWT atas segala rahmat, taufik, dan hidayah-Nya. Berkat pertolongan dan izin dari-Nya, penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan baik. Segala kemudahan, kekuatan, dan kesempatan yang diberikan selama proses penelitian ini merupakan anugerah yang sangat penulis syukuri.
2. Kepada Nabi Muhammad SAW, shalawat dan salam tak henti tercurah, kepada dia yang mulia, sang pembawa risalah cinta dan cahaya, pelita agung di tengah zaman yang gulita. Lewat lisan dan akhlaknya, ilmu menjelma menjadi jalan, dan kasih menjadi tuntunan.
3. Kepada Bapak Prof. Dr. H. Nizar Ali, M.Ag., selaku Rektor UIN Walisongo Semarang, yang telah menciptakan iklim akademik yang kondusif dan memberi ruang bagi tumbuhnya benih-benih pemikiran ilmiah dalam bingkai nilai-nilai keislaman.
4. Kepada Bapak Dr. Mokh. Sya'roni, M.Ag., selaku Dekan Fakultas Ushuluddin dan Humaniora, yang telah mengayomi dan membimbing sivitas akademika dengan penuh kesabaran, kebijaksanaan, dan dedikasi tinggi.
5. Kepada Ibu Sri Rejeki, S.Sos.I.,M.Si. selaku Ketua Jurusan Prodi Tasawuf dan Psikoterapi Fakultas Ushuluddin dan Humaniora, yang telah menjadi nahkoda dalam perjalanan akademik di program studi, memastikan setiap mahasiswa dapat berlayar dengan arah dan tujuan yang jelas.
6. Kepada dosen pembimbing Bapak Royyanullah, M.Psi., penulis menghaturkan terima kasih yang mendalam. Di tengah kesibukan dan tanggung jawab, Bapak tetap berkenan membuka ruang diskusi, mengarahkan pikiran yang melenceng, dan menyalakan semangat ketika

redup. Bimbingan Bapak adalah pelita dalam proses panjang penelitian ini.

7. Kepada Ibu Ernawati, S.Si., M.Stat, selaku dosen wali, yang sejak langkah pertama di dunia perkuliahan telah hadir sebagai sosok pembimbing yang tulus. Beliau telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk membina, menegur, dan mengarahkan dalam setiap fase perjalanan akademik, sejak masa orientasi hingga detik-detik akhir studi.
8. Kepada seluruh dosen Fakultas Ushuluddin dan Humaniora, khususnya Program Studi Ilmu Tasawuf dan Psikoterapi. Terima kasih atas ilmu yang telah ditanamkan, cakrawala yang telah dibuka, dan semangat intelektual serta spiritual yang telah ditumbuhkan—semua akan penulis bawa sebagai bekal kehidupan yang tiada habisnya.
9. Terima kasih yang tak terhingga untuk Keluarga. Bapak Waluyo, Ibu Siti Rofiah dan Mas Lainul, yang tanpa lelah memperjuangkan kehidupan keluarga ini agar selangkah lebih baik setiap harinya. Segala doa, kerja keras, dan pengorbanan kalian menjadi kekuatan terbesar dalam perjalanan ini. Skripsi ini adalah bukti kecil dari cinta besar kalian. Semoga Allah membalasnya dengan surga tertinggi, dan mempertemukan kita kembali dalam kebahagiaan abadi di akhirat nanti.
10. Terima kasih kepada seluruh makhluk di muka bumi, manusia, alam, dan peristiwa yang telah menjadi cermin dalam hidup ini. Kepada teman berproses seganjil Sedulur Teater Metafisis, yang selalu menjadi lilin terang dalam kegelapan Nurani, setiap detik adalah anugrah Tuhan yang selalu saya syukuri. Dari kalian, penulis belajar bahwa setiap luka menguatkan, setiap diam bermakna, dan hidup ini bukan tentang berjalan sendiri, tetapi tumbuh bersama. Dan kepada segenap teman-teman KKN MIT-19 Kebondalem, yang turut membangun diri ini untuk bersosialisasi.

Penulis hanya dapat menyatakan hal tersebut dalam hal ini. Penulis mengakui bahwa baik penyajian maupun isi skripsi ini masih memerlukan perbaikan. Meskipun demikian, penulis yakin bahwa penelitian sederhana ini akan bermanfaat dan memberikan kontribusi kecil bagi perkembangan ilmu pengetahuan, khususnya bagi penulis dan pembaca pada umumnya, terlepas dari segala kekurangannya. Diharapkan informasi dalam tesis ini dapat menghasilkan ide-ide baru dan menjadi dasar bagi penelitian lanjutan di masa mendatang.

Semarang, 30 Juni 2025

Penulis

AYYASY LAILA LUTFI KHASANAH

NIM.2104046096

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	Error! Bookmark not defined.
NOTA PEMBIMBING	Error! Bookmark not defined.
ABSTRAK.....	vi
MOTO	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB LATIN	viii
UCAPAN TERIMA KASIH.....	xv
BAB I PENDAHULUAN	2
1.1 Latar Belakang Masalah	2
1.2 Rumusan Masalah	8
1.3 Tujuan Penelitian	8
1.4 Manfaat Penelitian	8
1.5 Tinjauan Pustaka.....	9
1.6 Sistematika Penelitian Skripsi	12
BAB II LANDASAN TEORI.....	14
2.1 Murāqabah	14
2.1.1 Definisi <i>Murāqabah</i>	14
2.1.2 Aspek-Aspek Murāqabah	17
2.2 Safety Riding	19
2.2.1 Definisi Safety Riding	19
2.2.2 Aspek Aspek Safety Riding	21
2.2.3 Faktor- Faktor Safety Riding	22
2.3 Hubungan Murāqabah dan Safety riding.....	23
2.4 Hipotesis Penelitian	24
BAB III METODE PENELITIAN.....	26
3.1 Jenis Penelitian	26
3.2 Identitas Variabel	26
3.3 Definisi Operasional Variabel.....	26
3.3.1 Muraqabbah	26
3.3.2 Safety Riding	28

3.4	Polulasi dan Sampel	29
3.4.1	Populasi	29
3.4.2	Sampel	30
3.5	Metode Pengambilan Data.....	31
3.5.1	Instrumen Penelitian Murāqabah.....	32
3.5.2	Instrumen Penelitian <i>Safety Riding</i>	34
3.6	Uji Validitas dan Reliabilitas	36
3.6.1	Variabel Murāqabah.....	37
3.6.2	Variable Safety Riding.....	39
3.7	Prosedur Pengumpulan Data	42
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN		44
4.1	Kancah Penelitian.....	44
4.2	Hasil Penelitian.....	44
4.2.1	Deskripsi data penelitian	44
4.2.2	Uji Normalitas	45
4.2.3	Uji Korelasi	46
4.2.4	Uji Hipotesis	47
4.3	Pembahasan	48
BAB V PENUTUP		52
5.1	Kesimpulan.....	52
5.2	Saran-saran	52
DAFTAR PUSTAKA		54
LAMPIRAN		58

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kota Semarang sebagai ibu kota Provinsi Jawa Tengah memiliki tingkat kepadatan lalu lintas yang cukup tinggi. Berdasarkan data dari Riptek Semarang, jumlah sepeda motor di Kota Semarang mencapai sekitar 1,6 juta unit.¹ Pertumbuhan kendaraan di kota ini mencapai 12% per tahun, sementara pertumbuhan panjang jalan hanya 0,9% per tahun.² Ketimpangan ini menyebabkan titik-titik kemacetan semakin banyak, terutama di kawasan seperti Jalan Pandanaran, Simpang Lima, dan daerah sekitar Stasiun Tawang. Selain itu, meningkatnya aktivitas ekonomi dan mobilitas masyarakat turut menambah beban lalu lintas di jalan-jalan utama kota.

Selain jumlah kendaraan yang terus meningkat, Kota Semarang juga menghadapi berbagai tantangan lain dalam manajemen lalu lintas. Salah satu faktor utama adalah topografi kota yang terbagi menjadi dua wilayah besar, yaitu Semarang atas dan Semarang bawah³. Kawasan Semarang atas, seperti daerah Gombel dan Banyumanik, memiliki banyak jalan menanjak dan berkelok. Kondisi ini semakin menantang saat terjadi hujan deras, karena jalanan di daerah seperti Gajahmungkur dan Siranda menjadi licin dan rawan longsor. Selain itu, curah hujan tinggi juga dapat memperburuk kemacetan, terutama di jalur-jalur utama seperti Jalan Sriwijaya dan Jalan Dr. Cipto, di mana drainase yang kurang optimal sering menyebabkan genangan air. Hal ini menyebabkan banyak pengendara harus menyesuaikan teknik berkendara mereka sesuai dengan kondisi jalan, baik saat melewati tanjakan curam maupun saat melintasi genangan air di wilayah pesisir. Perbedaan kondisi ini menuntut pengendara untuk lebih waspada dalam menyesuaikan gaya berkendara sesuai dengan karakteristik jalan yang dilalui.

Perbedaan kondisi topografi wilayah ini juga menyebabkan banyak ruas jalan di kota ini memiliki kemiringan yang cukup tajam, sehingga meningkatkan risiko

¹ Riptek Semarang, "Statistik Kendaraan Bermotor di Kota Semarang Tahun 2023," 2023

² Riptek Semarang, "Statistik Kendaraan Bermotor di Kota Semarang Tahun 2023," 2023

³ Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro. (2022). *Analisis tata ruang dan dampaknya terhadap lalu lintas Kota Semarang*. Semarang: UNDIP Press.

kecelakaan akibat kendaraan kehilangan kendali saat menurun atau menanjak⁴. Salah satu titik rawan kecelakaan adalah turunan Gombel Lama, di mana rem blong sering menjadi penyebab utama insiden lalu lintas. Selain itu, daerah Tembalang yang menjadi pusat aktivitas mahasiswa juga memiliki banyak jalan menanjak yang sering kali membuat pengendara kurang berpengalaman kesulitan dalam berkendara.

Kemacetan lalu lintas di Kota Semarang semakin diperparah oleh kondisi infrastruktur yang belum sepenuhnya memadai. Menurut Prasetyo, peningkatan jumlah kendaraan yang tidak diimbangi dengan pertumbuhan infrastruktur jalan dapat memperbesar risiko kecelakaan lalu lintas.⁵ Salah satu contohnya adalah di sekitar exit tol Kalikangkung dan Krapyak yang sering mengalami antrean panjang, terutama saat libur panjang atau musim mudik. Selain itu, kurangnya transportasi umum yang nyaman dan efisien membuat masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi, yang akhirnya menambah beban lalu lintas kota. Dalam jangka panjang, kondisi ini dapat memperburuk kemacetan jika tidak ada perencanaan infrastruktur yang lebih baik untuk mengakomodasi pertumbuhan jumlah kendaraan. Beberapa titik rawan kemacetan seperti Simpang Lima, Jalan Gajah Mada, dan Jalan MT Haryono sering mengalami kepadatan ekstrem, terutama saat jam berangkat dan pulang kerja⁶. Di sisi lain, kurangnya fasilitas khusus untuk sepeda motor seperti jalur khusus atau *safety riding lane* membuat pengendara roda dua harus bersaing dengan kendaraan besar, meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas.

Selain faktor infrastruktur dan geografis, perilaku pengendara juga menjadi penyebab utama tingginya angka kecelakaan. Berdasarkan laporan Kepolisian Daerah Jawa Tengah, kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang pada tahun 2023 didominasi oleh pengendara sepeda motor yang tidak mematuhi peraturan, seperti melawan arus, menerobos lampu merah, dan menggunakan ponsel saat berkendara⁷. Salah satu contoh kasus kecelakaan akibat kurangnya kesadaran berkendara terjadi di Jalan Siliwangi, Semarang, di mana seorang pengendara motor berusia 23 tahun mengalami kecelakaan fatal setelah menerobos lampu merah dan ditabrak oleh kendaraan lain. Kasus serupa

⁴ Pemerintah Provinsi Jawa Tengah. (2023). *Evaluasi proyek infrastruktur transportasi Kota Semarang*. Semarang: Dinas PUPR Jateng.

⁵ Prasetyo, "Dampak Kepadatan Lalu Lintas terhadap Keselamatan Jalan," *Jurnal Infrastruktur Perkotaan*, 2021.

⁶ Dinas Perhubungan Kota Semarang. (2023). *Laporan kemacetan dan volume kendaraan di titik-titik strategis Kota Semarang*.

⁷ Kepolisian Daerah Jawa Tengah. (2024). *Laporan tahunan kecelakaan lalu lintas Kota Semarang 2023-2024*. Semarang: Ditlantas Polda Jateng.

juga terjadi di kawasan Tembalang, di mana seorang mahasiswa mengalami luka berat akibat berkendara dengan kecepatan tinggi tanpa memperhatikan kondisi jalan yang licin akibat hujan. Selain itu, kecelakaan fatal juga terjadi di kawasan Gunung Pati, di mana seorang mahasiswa tertabrak oleh Bus Rapid Transit (BRT) saat berusaha menyalip di tikungan tanpa memperhatikan kondisi lalu lintas.

Selain kasus di atas, kecelakaan juga sering terjadi akibat adu banteng antara sepeda motor dengan mobil, seperti yang terjadi di Jalan Fatmawati, Semarang. Dimana pengendara sepeda motor bertabrakan karena salah satu dari mereka mencoba menyalip di jalur berlawanan tanpa memperhatikan jarak aman. Insiden ini mengakibatkan kedua pengendara mengalami luka berat dan harus mendapatkan perawatan intensif di rumah sakit.⁸ Kecelakaan ini memperkuat argumen bahwa pengendara yang kurang memiliki kesadaran berkendara lebih rentan mengalami kecelakaan. Kasus-kasus ini menunjukkan bahwa rendahnya kesadaran berkendara dapat berujung pada kecelakaan yang serius atau bahkan fatal.

Safety riding merupakan konsep penting dalam keselamatan lalu lintas, khususnya bagi pengendara sepeda motor yang memiliki tingkat risiko kecelakaan lebih tinggi dibandingkan jenis kendaraan lainnya. *Safety riding* merujuk pada serangkaian perilaku dan sikap berkendara yang bertujuan untuk menjaga keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya. Hal ini mencakup kemampuan pengendara dalam memahami situasi lalu lintas, mengantisipasi potensi bahaya, serta membuat keputusan yang tepat saat berada di jalan raya. Dalam konteks keselamatan lalu lintas, *Safety riding* yang baik menjadi faktor krusial, terutama bagi pengendara sepeda motor. Berbeda dengan mobil yang memiliki perlindungan fisik berupa rangka dan sistem keselamatan seperti sabuk pengaman serta airbag, pengendara sepeda motor lebih rentan mengalami cedera serius dalam kecelakaan.⁹ Selain itu, kendaraan roda dua memiliki stabilitas yang lebih rendah dibandingkan roda empat, sehingga lebih mudah tergelincir atau kehilangan keseimbangan, terutama di kondisi jalan yang licin atau padat.

Berdasarkan data Korlantas Polri tahun 2023, sekitar 70% kecelakaan lalu lintas melibatkan sepeda motor. Sebagian besar korban adalah anak muda berusia produktif antara 17–35 tahun. Fenomena ini menunjukkan bahwa rendahnya kesadaran

⁸ Rifa'i. (2024, 20 Agustus). "Adu banteng antara mobil dan motor di Semarang." *Java News TV*. <https://www.javanewstv.com/adu-banteng-antara-mobil-dan-motor-di-semarang/>.

⁹ Sutanto, A. (2020). *Kesadaran berkendara dan keselamatan lalu lintas: Perspektif psikologi transportasi*. Jakarta: Pustaka Akademika.

berkendara masih menjadi masalah serius di Indonesia. Beberapa penelitian menunjukkan bahwa rendahnya kesadaran berkendara sering kali menjadi penyebab utama kecelakaan di kalangan pengendara sepeda motor. Penelitian yang dilakukan oleh Mazroh Ilma Soffania (2018) menunjukkan bahwa pengendara dengan perilaku agresif memiliki risiko 5,32 kali lebih besar untuk terlibat dalam kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan pengendara yang tidak berperilaku agresif.¹ Rendahnya kesadaran berkendara, seperti ketidaksabaran, agresivitas, dan kurangnya perhatian terhadap keselamatan, menjadi faktor utama yang berkontribusi terhadap tingginya angka kecelakaan. Faktor lain seperti kurangnya pemahaman tentang teknik pengereman yang benar atau pengabaian terhadap kondisi cuaca juga dapat meningkatkan potensi kecelakaan, terutama di daerah dengan jalanan licin atau berkontur tajam.

Menurut Sutanto, tingkat kesadaran berkendara yang baik dapat menurunkan angka kecelakaan lalu lintas secara signifikan.¹⁰ Konsep *safety riding* menekankan pentingnya kesadaran diri dan regulasi emosi saat berkendara, karena keduanya berperan penting dalam mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas. Penelitian oleh STIKes Mitra RIA Husada Jakarta (2023) menunjukkan bahwa pengendara dengan pengetahuan dan kesadaran yang baik cenderung memiliki perilaku berkendara yang lebih aman. Studi tersebut menemukan bahwa 61,1% responden menunjukkan perilaku berkendara yang tidak aman, dan 51,4% memiliki pengetahuan yang kurang mengenai keselamatan berkendara. Hal ini menegaskan bahwa kesadaran diri bukan hanya aspek psikologis, tetapi juga kebutuhan praktis dalam kehidupan sehari-hari.¹¹

Beberapa tokoh dan praktisi keselamatan jalan di Indonesia turut memperkuat wacana pentingnya *safety riding*. Edo Rusyanto, Koordinator Jaringan Aksi Keselamatan Jalan (JAKJ), menyatakan bahwa peningkatan kesadaran individu jauh lebih efektif daripada sekadar penegakan hukum. Menurutnya, edukasi harus dilakukan secara terus-menerus, terutama pada kelompok usia produktif. Sony Susmana dari Safety Defensive Consultant Indonesia juga menekankan pentingnya pengelolaan emosi saat berkendara, karena banyak kecelakaan terjadi akibat reaksi emosional yang berlebihan. Baginya, pengendara yang terampil sekalipun tetap bisa celaka jika tidak

¹⁰ Sutanto, "Kesadaran Berkendara dan Keselamatan Lalu Lintas," Jurnal Transportasi, 2019.

¹¹ STIKes Mitra RIA Husada Jakarta, *Hubungan Pengetahuan dan Kesadaran Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Safety Riding pada Pengendara Sepeda Motor di Jakarta Selatan*, 2023.

mampu mengontrol diri.¹² Hal tersebut menunjukkan bahwa *safety riding* mencakup dimensi psikologis yang kompleks, bukan hanya teknis.

Namun, kesadaran berkendara tidak hanya dipengaruhi oleh faktor eksternal seperti regulasi dan infrastruktur, tetapi juga faktor internal, termasuk nilai-nilai moral dan spiritual individu. Hasil survei terhadap 23 responden menunjukkan bahwa mayoritas pengendara mengaitkan perilaku berkendara dengan aspek spiritual, seperti berdoa sebelum berangkat, membaca sholawat atau dzikir selama perjalanan, serta menyadari bahwa keselamatan adalah bagian dari pengabdian kepada Tuhan. Banyak responden secara eksplisit menyatakan bahwa mereka mengawali aktivitas berkendara dengan doa, membaca ayat-ayat Al-Qur'an seperti Ayat Kursi, dan memperbanyak sholawat serta dzikir untuk menjaga kesadaran akan kehadiran Allah sepanjang perjalanan. Beberapa juga menekankan pentingnya menanamkan kebiasaan spiritual ini sejak dini dalam keluarga, menunjukkan adanya internalisasi nilai-nilai religius yang berkelanjutan.¹³ Dalam konteks ini, konsep *Murāqabah* dipahami sebagai kesadaran terus-menerus bahwa Allah senantiasa mengawasi, dapat berperan penting dalam membentuk sikap disiplin dan tanggung jawab saat berkendara. Menurut Muhammad Fethullah Gulen, *Murāqabah* tidak hanya membentuk kesadaran individu tetapi juga mendorong terbentuknya personalitas spiritual kolektif dalam masyarakat. Kesadaran bahwa Allah selalu mengawasi dapat meningkatkan tanggung jawab sosial,¹⁴ yang relevan dalam konteks kepatuhan terhadap aturan lalu lintas sebagai bagian dari etika sosial.

Murāqabah merupakan konsep dalam tasawuf yang mengacu pada kesadaran seseorang bahwa dirinya selalu dalam pengawasan Allah. Konsep ini dapat mendorong seseorang untuk lebih berhati-hati dalam bertindak, termasuk saat berkendara.¹⁵ Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa individu yang memiliki tingkat spiritualitas tinggi cenderung lebih disiplin dalam kehidupan sehari-hari, termasuk dalam mematuhi peraturan lalu lintas.¹⁶ Secara teoritis, konsep *Murāqabah* dapat

¹²Wawancara bersama Edo Rusyanto dan Sony Susmana dalam *Webinar Nasional Keselamatan Jalan*, diselenggarakan oleh Road Safety Association Indonesia, 2022.

¹³ Survei oleh Penulis, *Survei Kesadaran Spiritual dan Keselamatan Berkendara pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Semarang* (N=23), melalui Google Form, April 2025.

¹⁴ Lukman Hakim, Fauzi Saleh, dan Muhammad Zaini, "Konsep *Muraqabah* dan Pencapaian Personalitas Kolektif dalam Pemikiran Tasawuf Muhammad Fethullah Gulen," *Substantia: Jurnal Ilmu-Ilmu Ushuluddin* 26, no. 2 (2024): 173–192, <https://jurnal.ar-raniry.ac.id/index.php/substantia/article/view/23688>.

¹⁵ Ibn Qayyim al-Jawziyya, *Madarij al-Salikin*, 2016.

¹⁶ Yusuf, "Spiritualitas dan Perilaku Disiplin," *Jurnal Psikologi Islam*, 2021.

dikaitkan dengan Teori Kesadaran Situasional (*Situational Awareness Theory*), yang menyatakan bahwa individu yang memiliki tingkat kesadaran tinggi terhadap lingkungan sekitarnya akan lebih mampu mengantisipasi bahaya dan mengurangi risiko kecelakaan.¹⁷ Dalam konteks ini, *Murāqabah* tidak hanya membangun kesadaran spiritual, tetapi juga meningkatkan kewaspadaan terhadap kondisi lalu lintas dan tindakan berkendara.

Mukhammad Firdaus dalam skripsinya berjudul "*Muroqobah dalam Perspektif Habib Umar bin Hafidz*" menegaskan bahwa setiap amal yang dilakukan dengan kesadaran bahwa Allah senantiasa mengawasi merupakan manifestasi dari konsep *Murāqabah*.¹⁸ Ia menjelaskan bahwa *Murāqabah* bukan hanya sekadar pengawasan diri, tetapi juga merupakan bentuk penghambaan dan pengakuan terhadap kehadiran Allah dalam setiap aspek kehidupan. Dalam Islam, *Murāqabah* dapat menjadi mekanisme internal yang membantu pengendara untuk lebih disiplin dan bertanggung jawab terhadap keselamatan dirinya maupun pengguna jalan lainnya.

Barkah Nugroho dalam artikelnya "*Ketaatan Berlalu Lintas sebagai Penerapan Nilai-Nilai Islam*" menekankan bahwa mematuhi aturan lalu lintas merupakan bagian dari penerapan nilai-nilai Islam.¹⁹ Ia mengidentifikasi dua kelompok masyarakat terdidik yang cenderung melanggar aturan lalu lintas: pertama, mereka yang kurang sadar hukum dan menyepelekan aturan; kedua, Mereka yang beranggapan bahwa aturan transportasi itu manusiawi, tetap dan relatif, maka melanggarnya tidak diperbolehkan. Padahal, dalam Islam, menjaga keselamatan diri sendiri dan orang lain merupakan bagian dari etika yang diajarkan dalam Al-Quran dan Sunnah Rasulullah.

Penelitian yang dilakukan oleh Amien Nurhakim (2023) menunjukkan bahwa konsep *Murāqabah* dalam Islam sejatinya memuat dimensi kesadaran yang mendalam terhadap kehadiran Tuhan dalam setiap aspek kehidupan. Dalam penelitian bertajuk *Mindfulness dalam Hadis-Hadis Murāqabah*, Amien menyatakan bahwa *Murāqabah* bukan hanya kesadaran spiritual, tetapi juga kesadaran holistik yang mencakup pikiran, emosi, dan perilaku manusia yang senantiasa merasa berada dalam pengawasan

¹⁷ Mica R. Endsley, *Toward a Theory of Situation Awareness in Dynamic Systems*, Human Factors, Vol. 37, No. 1, 1995, pp. 32-64.

¹⁸ Mukhammad Firdaus, "*Muroqobah dalam Perspektif Habib Umar bin Hafidz*" (Skripsi, Program Ma'had Aly, Pesantren Kampus Ainul Yaqin, Universitas Islam Malang, 2020).

¹⁹ Barkah Nugroho, "*Ketaatan Berlalu Lintas sebagai Penerapan Nilai-Nilai Islam*," Tarjih: Jurnal Pemikiran Islam dan Hukum 16, no. 107 (2022): 137–153

Allah²⁰. Hal ini menunjukkan bahwa *Murāqabah* tidak semata-mata praktik ibadah yang pasif, melainkan juga bentuk aktif dari *self-awareness* yang selaras dengan prinsip-prinsip *mindfulness* dalam psikologi modern. Oleh karena itu, ketika dikaitkan dengan konteks *safety riding*, dapat dipahami bahwa baik *Murāqabah* maupun perilaku aman berkendara sama-sama menekankan pentingnya kesadaran diri, regulasi emosi, serta pengendalian impuls sebagai kunci dalam menciptakan keselamatan, baik secara fisik maupun spiritual.

Berdasarkan masalah yang telah diuraikan di atas, peneliti tertarik untuk meneliti mengenai "Hubungan antara *Murāqabah* dan *Safety riding* pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Semarang."

1.2 Rumusan Masalah

Apakah terdapat hubungan yang signifikan antara *Murāqabah* dengan *Safety riding* pada pengendara sepeda motor di Kota Semarang?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara *Murāqabah* dengan *Safety riding* pada pengendara sepeda motor di Kota Semarang.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini terbagi menjadi 2 sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Menjadi penelitian baru terkait aspek mental spiritual pengendara sepeda motor di wilayah Kota Semarang.
 - b. Sebagai pijakan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan *Murāqabah* dan *SAFETY riding*
 - c. Berkontribusi dalam riset ilmu-ilmu Tasawuf dan Psikoterapi untuk kemanusiaan dan peradaban.
2. Manfaat Praktis:
 - a. Bagi Pengendara. Hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu pengendara memahami pentingnya kesadaran saat berkendara, termasuk bagaimana sikap *Murāqabah* dapat memengaruhi kehati-hatian di jalan.
 - b. Bagi Aparat (Polisi Lalu Lintas dan Dinas Terkait). Hasil penelitian ini dapat menjadi landasan bagi aparat dalam merancang program edukasi

²⁰ Amien Nurhakim, *Mindfulness dalam Hadis-Hadis Muraqabah* (Jakarta: Sekolah Pascasarjana UIN Syarif Hidayatullah, 2023), hlm. 23.

berlalu lintas berbasis nilai-nilai moral dan spiritual. Penelitian ini dapat membantu aparat memahami faktor psikologis yang memengaruhi kesadaran berkendara, sehingga sosialisasi keselamatan berkendara bisa lebih efektif dan tepat sasaran..

- c. Bagi pembaca. Hasil penelitian ini seharusnya menjadi landasan upaya praktis untuk mempromosikan budaya berkendara yang lebih aman dan lebih bertanggung jawab.
- d. Bagi peneliti selanjutnya. Hasil penelitian ini dapat menjadi dasar bagi penelitian selanjutnya yang ingin mengeksplorasi lebih dalam hubungan antara konsep spiritualitas dalam tasawuf dengan aspek keselamatan berkendara atau perilaku di ruang publik.

1.5 Tinjauan Pustaka

Dalam penelitian ini, peneliti terlebih dahulu merujuk serta membandingkan dengan beberapa penelitian dengan tema yang mendekati, diantaranya:

1. Artikel jurnal oleh Ika Herani dan Anya Khaleda Jauhari dengan judul *"Perilaku Berkendara Agresif Para Pengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang"* tahun 2016. Menurut penelitian ini, pengendara sepeda motor yang sering melanggar peraturan lalu lintas dan mengemudi secara gegabah terlibat dalam perilaku mengemudi agresif, yang meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan.
2. Penelitian oleh Ridho Muhammad dkk. *"Hubungan Pengetahuan dan Kesadaran Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Safety Riding pada Pengendara Sepeda Motor di Jakarta Selatan"* tahun 2023. Hubungan antara perilaku safety riding pengendara sepeda motor dengan tingkat kesadaran dan pengetahuan mereka tentang keselamatan berkendara diteliti dalam penelitian ini. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 61,1% responden mengemudi secara ugal-ugalan, dan 51,4% responden hanya mengetahui sedikit tentang keselamatan berkendara. Temuan ini menyiratkan bahwa kurangnya kesadaran dan pengetahuan dapat secara langsung meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas.
3. Artikel jurnal oleh Amirul Setianingrum, Erni Agustina Setiowati, S.Psi., M.Psi dengan judul *"Hubungan antara Kesadaran Diri Ibu Pengendara Sepeda Motor dengan Kepatuhan dalam Berlalu Lintas di Kampung Kebonharjo Semarang"* tahun 2019. Artikel jurnal ini menyatakan Kesadaran diri ibu-ibu pengendara sepeda motor dan kepatuhan mereka

terhadap peraturan lalu lintas berkorelasi kuat di Desa Kebonharjo, Semarang.

4. Barkah Nugroho, "*Ketaatan Berlalu Lintas sebagai Penerapan Nilai-Nilai Islam*" tahun 2019, Penelitian ini menekankan bahwa mematuhi aturan lalu lintas merupakan bagian dari penerapan nilai-nilai Islam. Nugroho mengidentifikasi dua kelompok masyarakat terdidik yang cenderung melanggar aturan lalu lintas: pertama, mereka yang kurang sadar hukum dan menyepelekan aturan; kedua, mereka yang menganggap bahwa peraturan lalu lintas adalah buatan manusia yang bersifat relatif, sehingga tidak haram jika dilanggar. Padahal, dalam Islam, menjaga keselamatan diri dan orang lain adalah bagian dari akhlak yang diajarkan dalam Al-Qur'an dan Sunnah Rasulullah. Oleh karena itu, menaati peraturan lalu lintas menjadi kewajiban moral dan ibadah.
5. Artikel jurnal oleh Nabilatun Nadira dengan judul "*Kontrol Diri dan Mencari Sensasi terhadap Perilaku Mengemudi Agresif pada Remaja*" tahun 2020. Penelitian ini mengkaji pengaruh kontrol diri dan pencarian sensasi terhadap perilaku mengemudi agresif pada remaja, dan menemukan bahwa kontrol diri yang rendah serta pencarian sensasi yang tinggi berkontribusi pada peningkatan perilaku mengemudi agresif.
6. Artikel penelitian oleh Amien dengan judul "*Mindfulness dalam Hadis-Hadis Murāqabah*" tahun 2023. Penelitian ini menganalisis konsep mindfulness dalam konteks *Murāqabah* dalam hadis-hadis Nabi Muhammad SAW. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *Murāqabah*, yang berarti kesadaran akan pengawasan Allah, sejalan dengan konsep mindfulness dalam psikologi modern yang menekankan kesadaran penuh terhadap pikiran, perasaan, dan tindakan kita. Penelitian ini mengungkapkan bahwa menerapkan mindfulness dalam kehidupan sehari-hari, seperti yang diajarkan dalam hadis-hadis terkait *Murāqabah*, dapat membantu individu untuk lebih sadar dan bertanggung jawab atas tindakan mereka, baik dalam kehidupan spiritual maupun keseharian.
7. Skripsi oleh Yuki Qadriah Hasanuddin dengan judul "*Perbedaan Regulasi Diri Pada Perilaku Berkendara Positif Pengendara Sepeda Motor Mahasiswa S1 Universitas Hasanuddin*" tahun 2021. Skripsi ini menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan dalam regulasi diri antara mahasiswa yang menunjukkan perilaku berkendara positif dan mereka yang kurang menunjukkan perilaku berkendara positif.

8. Artikel jurnal oleh Muhammad Rizky Saputra dengan judul *"Analisis Hubungan Faktor-Faktor Perilaku Berkendara terhadap Perilaku Pengendara"* tahun 2021. Artikel ini menemukan bahwa pengetahuan pengendara memiliki pengaruh positif terhadap perilaku berkendara yang aman.
9. Artikel jurnal oleh Nabila Dearmi Jefri, Anny Maryani, dan Hardianto Iridiastadi dengan judul *"Kajian Perilaku Berisiko Pengendara Sepeda Motor di Indonesia"* tahun 2021. Penelitian ini bertujuan untuk menentukan faktor-faktor perilaku berisiko pengendara sepeda motor di Indonesia yang berhubungan dengan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor seperti ketidaksabaran, kecepatan tinggi, dan pelanggaran rambu lalu lintas secara signifikan meningkatkan kemungkinan kecelakaan.
10. Artikel jurnal oleh Dwi Rahmawati dengan judul *"Hubungan antara Faktor Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Keselamatan Berkendara pada Pelajar SMK PGRI 4 Surabaya"* tahun 2022. Artikel ini menganalisis hubungan antara faktor keselamatan berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara pada pelajar, menunjukkan bahwa faktor manusia seperti disiplin dan kesadaran berperan penting dalam keselamatan berkendara.
11. Artikel jurnal oleh Siti Aisyah dengan judul *"Hubungan Kesadaran Diri dengan Perilaku Keselamatan Berkendara pada Remaja Akhir"* tahun 2023. Artikel ini menemukan bahwa kesadaran diri memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku keselamatan berkendara.
12. Skripsi oleh Putri Hana Puspita dengan judul *"Konsep Murāqabah Menurut Hamka Dalam Tafsir Al-Azhar"* tahun 2023. Kesimpulan dari makalah penelitian ini adalah bahwa hubungan muraqabaah dengan kondisi sosial saat ini memiliki dampak yang besar terhadap kehidupan manusia saat ini.

Keempat komponen yang dipertimbangkan dalam penelitian ini merupakan perbedaan utama dari penelitian sebelumnya. Dua variabel utama dalam analisis kuantitatif ini adalah safety riding dan Murāqabah. Penelitian ini secara eksplisit melihat hubungan antara komponen mental-spiritual (*Murāqabah*) dan kesadaran berkendara (*Safety riding*), berbeda dengan penelitian lain yang lebih terfokus pada kesadaran diri secara umum, pengaturan diri, atau masalah keselamatan berkendara. Tidak ada penelitian yang secara eksplisit melihat hubungan antara kedua faktor

tersebut, menurut tinjauan pustaka. Oleh karena itu, karya ini berharga dan layak untuk diteliti lebih lanjut.

1.6 Sistematika Penelitian Skripsi

Bab pertama berisi gambaran umum tentang latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat yang diharapkan pada bab pertama. Tujuan utama penelitian ini adalah untuk menentukan bagaimana Murāqabah dan keselamatan sepeda motor saling terkait di Kota Semarang. Lebih jauh, metodologi yang digunakan pendekatan kuantitatif yang memanfaatkan teknik analisis statistik untuk memastikan hubungan antara kedua variabel utama juga dijelaskan dalam bab ini.

Bab kedua berisi Landasan teori penelitian . Islam mendefinisikan Murāqabah sebagai semacam kesadaran bahwa setiap aktivitas berada di bawah pengawasan Allah, yang dapat memengaruhi perilaku seseorang dalam banyak aspek kehidupan, termasuk berkendara. Untuk menjelaskan hubungan antara dimensi spiritual dan kesadaran berlalu lintas, teori safety riding dan variabel yang memengaruhinya juga dikaji. Untuk menunjukkan perbedaan dan orisinalitas penelitian ini dalam kaitannya dengan penelitian sebelumnya, sejumlah penelitian sebelumnya yang relevan juga dikaji.

Bab ketiga memaparkan Metode penelitian dan data yang dikumpulkan dari responden. Desain penelitian kuantitatif, strategi pengambilan sampel, alat penelitian, dan proses analisis data adalah beberapa pendekatan penelitian yang digunakan. Untuk memberikan gambaran umum tentang tingkat Murāqabah dan safety riding di antara responden, data yang dikumpulkan dari pengendara sepeda motor di Kota Semarang akan ditampilkan dalam bentuk tabel dan grafik.

Analisis data yang dikumpulkan untuk menjawab pertanyaan penelitian dibahas dalam bab keempat. Untuk menentukan kekuatan korelasi antara Murāqabah dan safety riding, pendekatan analisis statistik digunakan. Temuan penelitian ini kemudian dibandingkan dengan penelitian lain untuk menentukan apakah temuan tersebut konsisten atau berbeda dari penelitian sebelumnya. Penelitian lebih lanjut juga dilakukan pada variabel yang dapat memengaruhi hubungan antara kedua variabel ini.

Kesimpulan penelitian ini disajikan dalam bab kelima dan didasarkan pada temuan analisis dan pembahasan yang telah dilakukan. Jawaban atas pertanyaan awal penelitian ditemukan dalam kesimpulan yang diambil. Bab ini juga menawarkan rekomendasi bagi berbagai pemangku kepentingan, termasuk akademisi, otoritas, dan pengemudi, yang ingin mempelajari lebih lanjut tentang hubungan antara kesadaran berkendara dan kesadaran spiritual. Oleh karena itu, diharapkan penelitian ini akan

menggunakan pendekatan Murāqabah spiritual untuk meningkatkan kesadaran lalu lintas.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Murāqabah

2.1.1 Definisi *Murāqabah*

Murāqabah secara bahasa berasal dari akar kata ر-ق-ب (*raqaba*), yang berarti mengawasi, memperhatikan, atau menjaga dengan penuh kehati-hatian. Dalam bahasa Arab, *Murāqabah* dapat diartikan sebagai tindakan pengawasan yang dilakukan secara terus-menerus dan penuh kesadaran.²¹ *Murāqabah* merupakan gambaran kesadaran seseorang bahwa dirinya senantiasa berada dalam pengawasan Allah, yang mendorongnya untuk selalu berbuat baik dan menjauhi keburukan.

Dalam literatur tasawuf, *Murāqabah* diartikan sebagai kesadaran penuh bahwa Allah mengetahui setiap tindakan, ucapan, dan niat seseorang, baik yang tersembunyi maupun yang tampak.²² Konsep ini mengajarkan seorang Muslim untuk senantiasa merasa diawasi oleh Allah dalam segala aspek kehidupannya. Kesadaran ini tidak hanya bersifat pasif, tetapi juga mendorong seseorang untuk selalu melakukan perbuatan baik dan menghindari tindakan yang bertentangan dengan nilai-nilai agama. Sikap *Murāqabah* dapat mendorong seseorang untuk lebih bertanggung jawab atas tindakannya, baik dalam hubungan dengan sesama manusia maupun dalam kehidupan spiritualnya.

Imam Al-Ghazali dalam *Ihya' Ulumuddin* menjelaskan bahwa *Murāqabah* adalah kondisi hati yang selalu terjaga dari perbuatan yang bertentangan dengan syariat, karena keyakinan bahwa Allah Maha Melihat segala sesuatu.²³ Menurutnya, seseorang yang memiliki *Murāqabah* akan berusaha untuk menjaga keikhlasan dalam ibadah dan menghindari sikap riya atau kepura-puraan dalam beramal. Kesadaran ini juga menanamkan rasa takut yang seimbang dengan harapan kepada Allah, sehingga individu tidak hanya menghindari dosa, tetapi juga terus berupaya meningkatkan kualitas keimanannya. Oleh karena itu, *Murāqabah*

²¹ Al-Qushayri, *Risalah al-Qushayriyyah fi Ilm al-Tasawwuf*, 2000

²² Ibn Manzur, *Lisan al-Arab*, 1993

²³ Al-Ghazali, I. (2008). *Ringkasan ihya'ulumuddin*. Akbar Media.

menjadi fondasi utama dalam perjalanan spiritual seorang Muslim menuju kedekatan dengan Allah.

Ibn Qayyim al-Jawziyya dalam *Madarij al-Salikin* menambahkan bahwa *Murāqabah* adalah pengetahuan dan keyakinan hamba yang terus-menerus bahwa Allah mengetahui keadaan dirinya dan batinnya. *Murāqabah* ini bersumber dari pemahamannya bahwa Allah memperhatikannya, melihatnya, mendengar ucapannya, mengetahui perbuatannya di setiap waktu dan tempat, mengetahui setiap tarikan napasnya, dan tidak ada sedetik pun yang terlewati tanpa perhatiannya.²⁴ Sehingga *Murāqabah* merupakan puncak dari keyakinan (*iman*) yang benar, di mana seseorang tidak hanya meyakini keberadaan Allah, tetapi juga merasa selalu diawasi dalam setiap aspek kehidupannya. Sehingga semakin kuat rasa pengawasan ini dalam diri seseorang, maka semakin kecil kemungkinan individu tersebut untuk tergoda melakukan kemaksiatan. Selain itu, *Murāqabah* juga menjadi kunci dalam membentuk pribadi yang jujur dan disiplin, karena seseorang akan selalu berusaha bertindak dengan penuh integritas meskipun tidak ada manusia lain yang melihatnya.

Dengan adanya perintah dalam Al-Qur'an ini, seorang mukmin didorong untuk selalu menjaga amal perbuatannya agar sesuai dengan kehendak Allah, serta menjauhi segala bentuk perbuatan yang melanggar aturan-Nya. *Murāqabah* menjadi landasan utama bagi seseorang dalam menjalani kehidupan yang penuh dengan tanggung jawab dan kehati-hatian, baik dalam aspek ibadah maupun dalam kehidupan sosial sehari-hari. Dalam konteks psikologis, konsep ini juga memiliki keterkaitan dengan kesadaran diri (*self-awareness*), di mana seseorang yang memiliki *Murāqabah* cenderung lebih berhati-hati dalam bertindak karena memiliki kesadaran moral dan spiritual yang tinggi²⁵

Dalam konteks berkendara, *Murāqabah* dapat diwujudkan melalui kesadaran bahwa setiap tindakan di jalan raya selalu berada dalam pengawasan Allah. Seorang pengendara yang memiliki *Murāqabah* akan lebih berhati-hati dalam berkendara, mematuhi rambu lalu lintas, serta menghindari perilaku yang bisa membahayakan orang lain terlebih diri sendiri. Misalnya, ketika seorang pengendara melihat lampu merah, ia tidak hanya berhenti karena takut ditilang

²⁴ Ibnu Qayyim Al-Jauzy. *Madarij salikin*. (diterjemahkan oleh Kathur Suhardi) *Pustaka al-Kautsa*. Bandung, 1998.

²⁵ Rahman, "Spirituality and Self-Regulation: A Psychological Perspective," *Journal of Islamic Psychology*, 2021.

oleh polisi, tetapi juga karena sadar bahwa melanggar aturan dapat membahayakan nyawa dan merupakan bentuk ketidaktaatan terhadap prinsip tanggung jawab yang diajarkan dalam Islam. Sikap ini sejalan dengan firman Allah:

....وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ

"Dan janganlah kamu menjatuhkan dirimu sendiri ke dalam kebinasaan." (QS. Al-Baqarah: 195) ²⁶.

Ayat ini menekankan pentingnya kehati-hatian dalam setiap tindakan, termasuk dalam berkendara. Selain itu, *Murāqabah* juga mengajarkan pengendara untuk bersikap sabar dan menahan diri dari emosi negatif di jalan. Misalnya, ketika menghadapi kemacetan atau pengendara lain yang ugal-ugalan, seseorang yang memiliki kesadaran *Murāqabah* akan tidak mudah terpancing emosi dan tenang. Hal ini sesuai dengan hadis Nabi Muhammad ﷺ yang menyatakan,

حَدَّثَنَا مُحَمَّدُ بْنُ يُوسُفَ، حَدَّثَنَا سُفْيَانُ، عَنْ ابْنِ الْمُنْكَدِرِ، عَنْ جَابِرِ بْنِ عَبْدِ اللَّهِ، أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ ﷺ قَالَ: "لَيْسَ الشَّدِيدُ بِالصُّرْعَةِ، إِنَّمَا الشَّدِيدُ الَّذِي يَمْلِكُ نَفْسَهُ عِنْدَ الْغَضَبِ

*Diriwayatkan oleh Muhammad bin Yusuf, dari Sufyan, dari Ibnu al-Munkadir, dari Jabir bin Abdullah, bahwa Rasulullah ﷺ bersabda: "Orang yang kuat bukanlah yang pandai bergulat, tetapi yang mampu mengendalikan dirinya saat marah." (HR. Bukhari dan Muslim)*²⁷.

Buya Hamka menjelaskan *Murāqabah* sebagai kesadaran bahwa setiap manusia selalu dalam pengawasan Allah SWT, baik dalam keadaan tersembunyi maupun terbuka. Dalam *Tasawuf Modern*, ia menekankan bahwa *Murāqabah* bukan sekadar perasaan diawasi, tetapi juga bentuk kedisiplinan batin yang mendorong seseorang untuk bertindak dengan penuh tanggung jawab dan kejujuran²⁸. Kesadaran ini menjadikan individu lebih waspada terhadap setiap tindakan yang mereka lakukan, baik dalam kehidupan sosial terlebih pribadi. Menurut Hamka, seseorang yang memiliki *Murāqabah* akan senantiasa menjaga

²⁶ Al-Qur'an, Surah Al-Baqarah (2): 195.

²⁷ Al-Bukhari & Muslim, *Shahih al-Bukhari wa Muslim*, Kitab al-Adab.

²⁸ Hamka, *Tasawuf Modern*, Jakarta: Pustaka Panjimas, 1983.

akhlaknya, baik dalam hubungan dengan Allah juga sesama manusia.²⁹ Ia akan selalu berusaha untuk berbuat baik dan menjauhi perbuatan yang bertentangan dengan *value* Islam. Dengan demikian, *Murāqabah* dapat menjadi fondasi bagi pembentukan karakter yang kuat dan bermoral dalam kehidupan sehari-hari.

Dalam konteks berkendara, *Murāqabah* berarti selalu menyadari bahwa setiap tindakan di jalan raya memiliki konsekuensi, baik bagi orang lain pun diri sendiri. Oleh karenanya, pengendara yang memiliki kesadaran *Murāqabah* akan lebih berhati-hati, mematuhi aturan lalu lintas, serta menghindari perilaku sembrono yang dapat membahayakan pengguna jalan dan dirinya sendiri..³⁰ Selain itu, kesadaran ini juga dapat menumbuhkan rasa empati terhadap sesama pengguna jalan, sehingga menciptakan lingkungan berkendara yang lebih aman dan harmonis. Dalam *Tafsir Al-Azhar*, Buya Hamka juga mengaitkan konsep *Murāqabah* dengan ayat:

وَهُوَ مَعَكُمْ أَيْنَ مَا كُنْتُمْ ۚ وَاللَّهُ بِمَا تَعْمَلُونَ بَصِيرٌ

"Dan Dia bersama kamu di mana saja kamu berada. Dan Allah Maha Melihat apa yang kamu kerjakan." (QS. Al-Hadid [57]: 4)

Ayat ini menguatkan keyakinan bahwa Allah selalu mengawasi setiap perbuatan manusia. Jika seorang pengendara menginternalisasi nilai ini, maka ia akan mengembangkan kebiasaan berkendara yang aman, tidak hanya karena takut sanksi hukum, tetapi karena kesadaran bahwa setiap tindakan harus dipertanggungjawabkan di hadapan Allah SWT. Kesadaran ini dapat mendorong seseorang untuk lebih disiplin sehingga bertanggung jawab dalam berlalu lintas, sehingga dapat menciptakan lingkungan jalan raya yang lebih aman bagi semua pengguna jalan.

2.1.2 Aspek-Aspek *Murāqabah*

Konsep *Murāqabah*, dalam kitab *Madarijus Salikin* menurut Ibn Qayyim al-Jawziyya, terdiri dari tiga aspek penting yang melibatkan kesadaran mendalam terhadap kehadiran Allah dalam setiap aspek kehidupan :

²⁹ Hamka, *Tasawuf Modern*, Jakarta: Pustaka Panjimas, 1983.

³⁰ Hamka, *Falsafah Hidup*, Jakarta: Pustaka Panjimas, 1984.

- a. *Murāqabah* terhadap perjalanan menuju Allah, menuntut seseorang untuk terus menjaga hatinya agar tetap terarah kepada Allah. Sehingga muncul perasaan rasa tenteram dan damai yang muncul dalam hati ketika beribadah,³¹ Rasa tenteram dan damai yang muncul dalam hati ketika beribadah, dapat dikaitkan dengan peningkatan rasa syukur terhadap nikmat yang diberikan Allah, serta konsistensi dalam beribadah meskipun dihadapkan dengan ujian hidup. Dalam hal ini, indikator perilaku psikologis yang sesuai adalah *inner peace*. Dalam psikologi agama, ketenangan batin (*inner peace*) dipahami sebagai keadaan emosional stabil yang berakar dari hubungan spiritual dengan Tuhan, rasa syukur, dan penerimaan terhadap cobaan hidup.³²
- b. *Murāqabah* terhadap penolakan terhadap perintah Allah, berkaitan dengan menjaga diri agar tidak tergoda untuk membangkang atau menentang ketetapan-Nya.³³ Rasa malu yang muncul setelah melakukan dosa, perasaan penyesalan yang mendalam, serta keinginan yang kuat untuk bertaubat, memperbaiki diri, dan menjadi tanda bahwa seseorang sedang berada dalam proses penyucian diri. Di samping itu, rasa takut terhadap azab Allah mendorong seseorang untuk selalu memperbaiki niat dan amal ibadahnya, serta berusaha menghindari setiap perbuatan yang dapat menjauhkan diri dari-Nya. Dalam hal ini, indikator perilaku psikologis yang sesuai adalah *guilt awareness*. kesadaran akan nilai-nilai agama dapat memperkuat *guilt awareness*, yang pada gilirannya mendorong individu untuk bertaubat dan memperbaiki diri.³⁴
- c. *Murāqabah* terhadap isyarat azali, mengajarkan untuk selalu mengingat sifat-sifat Allah yang azali dan abadi, serta tunduk kepada takdir-Nya dengan penuh penerimaan.³⁵ Rasa lapang dada dalam menerima takdir Allah, baik itu berupa kebahagiaan atau kesulitan, serta rasa tawakal yang mendalam setelah berusaha sebaik mungkin. Orang yang berada dalam kesadaran *Murāqabah* ini akan merasakan perasaan tenang meskipun menghadapi ujian hidup, dengan meyakini bahwa segalanya adalah bagian dari ketetapan terbaik dari Allah. Dalam hal ini, indikator perilaku psikologis yang sesuai adalah *mindfulness*. *Mindfulness* merupakan salah satu prinsip utama, di mana seseorang yang

³¹ Ibn Qayyim al-Jawziyya, *Madarij al-Salikin*, 2016

³² Abu Ahmadi, *Psikologi Agama* (Jakarta: Rineka Cipta, 2005), hlm. 122

³⁴ Rezki Perdani Sawai dkk. "Relationship between Religiosity, Shame and Guilt among Malaysian Muslims Youth," *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences* 7, Special Issue – Islam and Contemporary Issues (2017): 423–432.

³⁵ Ibid.

mempraktikkan konsep ini menerima (*acceptance*) momen yang dijalannya, juga tidak menyalahkan (*non-judgmentally*) sesuatu yang menimpa dirinya, di mana dalam konteks hadis semua yang terjadi merupakan ketentuan Allah.³⁶

2.2 Safety Riding

2.2.1 Definisi Safety Riding

Safety riding didefinisikan sebagai bentuk perilaku berkendara yang bertujuan untuk meminimalisasi risiko kecelakaan di jalan melalui penerapan prinsip-prinsip keselamatan dan etika berlalu lintas. Konsep ini tidak hanya menekankan pada aspek keterampilan teknis dalam mengendarai kendaraan bermotor, namun menyentuh dalam aspek kognitif, afektif, dan psikomotorik pengendara. Pengendara yang fapat menerapkan *safety riding* akan selalu waspada terhadap lingkungan sekitar, mampu mengantisipasi potensi bahaya, dan bertanggung jawab atas keselamatan diri dan orang lain.

Tawakal mendefinisikan *safety riding* sebagai upaya meminimalisir bahaya dan memaksimalkan keselamatan dalam berkendara, demi tercipta kondisi di mana pengendara tidak membahayakan orang lain, serta menyadari dan dapat mengatasi potensi bahaya yang ada di sekitarnya.³⁷ Sukiman menyatakan bahwa setiap pengendara perlu menanamkan perilaku *safety riding*. Berkendara yang aman adalah menggunakan kendaraan, seperti mobil, sepeda motor, bahkan sepeda dengan berbagai cara untuk menghindari risiko kecelakaan

Menurut Edo Rusyanto, aktivis keselamatan jalan dari *Road Safety Association*, *safety riding* mencakup kesadaran, keterampilan teknis, hingga etika dalam berlalu lintas, yang semuanya berperan penting dalam menciptakan budaya berkendara yang aman³⁸. Hal ini juga diperkuat oleh Instruktur Senior Sony Susmana dari Safety Defensive Consultant Indonesia (SDCI) yang menyatakan bahwa *safety*

³⁶ Amien Nurhakim, *Mindfulness dalam Hadis-Hadis Muraqabah* (Jakarta: Sekolah Pascasarjana UIN Syarif Hidayatullah, 2023), hlm. 125

³⁷ Roosinda, F. W. (2013). Kampanye Safety Riding dalam Meningkatkan Tertib Berlalu Lintas Bagi Komunitas Bikers di Surabaya. *KOMUNIKATIF: Jurnal Ilmiah Komunikasi*, 2(2), 90-101.

³⁸ Edo Rusyanto, “Kesadaran Berlalu Lintas di Kalangan Pengendara Sepeda Motor”, *Webinar Nasional Keselamatan Jalan*, Road Safety Association Indonesia, 2022.

riding tidak dapat dicapai hanya melalui pelatihan teknis semata, melainkan juga membutuhkan pembentukan karakter dan kedisiplinan pengendara sejak dini³⁹.

Lebih lanjut, menurut Direktorat Keamanan dan Keselamatan (Kamsel) Korlantas Polri, praktik *safety riding* harus didasarkan pada pemahaman akan faktor eksternal dan internal pengendara. Faktor internal meliputi kondisi mental dan fisik pengendara, pengetahuan dan sikap terhadap keselamatan, serta keterampilan berkendara. Sedangkan faktor eksternal meliputi kondisi lalu lintas, kondisi kendaraan, serta faktor cuaca dan jalan⁴⁰. Dalam konteks psikologi keselamatan lalu lintas, *safety riding* juga berkaitan erat dengan kemampuan pengambilan keputusan yang cepat dan tepat dalam situasi mendadak, serta kemampuan menjaga kestabilan emosi selama berkendara. Oleh karena itu, penting bagi pengendara untuk mengikuti pelatihan *safety riding* yang komprehensif serta terlibat dalam kampanye keselamatan jalan untuk meningkatkan kesadaran kolektif. *Safety riding* pada akhirnya bukan hanya tentang bagaimana seseorang mengendarai sepeda motor, tetapi juga bagaimana ia menghadirkan tanggung jawab sosial di jalan.

Safety riding tidak hanya berkaitan dengan keterampilan teknis dalam mengendarai sepeda motor, tetapi juga membutuhkan tingkat kesadaran dan kewaspadaan yang tinggi dari pengendara. Bintarto Agung, presiden dan direktur Indonesia Defensive Driving Center (IDDC), menekankan bahwa ada empat komponen kunci untuk berkendara yang aman yang dikenal dengan istilah 4A, yaitu *alertness* (kewaspadaan), *awareness* (kesadaran), *attitude* (sikap), dan *anticipation* (antisipasi).⁴¹ Kewaspadaan diperlukan agar pengendara mampu menangkap potensi bahaya di sekitarnya, sedangkan kesadaran memungkinkan pengendara memahami situasi lalu lintas dan bertindak secara bijak. Dengan menerapkan keempat prinsip ini, pengendara diharapkan dapat meminimalkan risiko kecelakaan bantu membuat berkendara lebih aman bagi semua orang di jalan, termasuk Anda sendiri.

³⁹ Sony Susmana, “Peran Pendidikan *Safety Riding* dalam Meningkatkan Kesadaran Berkendara”, *Webinar Nasional Keselamatan Jalan*, 2022.

⁴⁰ Direktorat Kamsel Korlantas Polri, *Pedoman Umum Safety Riding*, (Jakarta: Korlantas Polri, 2021).

⁴¹ Ilham, R. M. Pengaruh Faktor Kebiasaan Pengemudi, Budaya Kerja, Dan Infrastruktur Jalan Terhadap Keselamatan Mobil Angkutan Brt Dishub Kota Semarang. *Skripsi*, 2020.

2.2.2 Aspek Aspek Safety Riding

Menurut Bintarto Agung, Presiden Indonesia Defensive Driving Center (IDDC), cara mengemudi yang benar adalah dengan menggunakan empat A: *Alertness* (kewaspadaan), *Awareness* (kesadaran), *Attitude* (tingkah laku), dan *Anticipation* (antisipasi).⁴²

- a. *Alertness* (kewaspadaan) Pengemudi yang memiliki kemampuan mengemudi dengan aman akan mampu mengendalikan kendaraan mereka dan keluar dari situasi yang berisiko karena mengemudi dengan aman mengajarkan taktik tertentu seperti mengemudi dengan posisi over steering, under steering, dan recovery. Tergelincir atau menghindari jalan berbatu yang curam membutuhkan taktik atau gerakan pengemudi tertentu, yang bukan merupakan bagian dari persyaratan SIM.
- b. *Awareness* (kesadaran) Kesadaran menjadi komponen penting dalam berkendara yang aman karena kesadaran memungkinkan kita memahami segala keterbatasan dan kemungkinan kendaraan. Misalnya, dalam berkendara yang aman, siswa belajar bagaimana memperkuat insting mereka untuk menginjak rem parkir atau mengganti gigi tanpa kehilangan kendali.
- c. *Attitude* (sikap) Diharapkan dengan mengadopsi mentalitas proaktif (perilaku lebih gesit) saat mengemudi, pengemudi akan mampu mengantisipasi potensi ancaman yang ditimbulkan oleh pengemudi lain, daripada harus mengambil tindakan negatif terhadap mereka.
- d. *Anticipation* (antisipasi) Pengemudi harus selalu mengamati keadaan sekitar untuk mencari potensi bahaya, seperti sepeda motor yang berbelok tiba-tiba atau orang yang menyeberang tanpa peringatan, pengemudi mabuk di depan, dan kemudian tiba-tiba keluar jalur. Dalam skenario ini, berkendara dengan aman berarti mengantisipasi setiap kemungkinan yang akan terjadi, meskipun pengemudi tidak pernah menginginkan kondisi ini terjadi⁴³.

⁴² Henrico Febriansyah Simatupang, *Analisis Faktor yang Mempengaruhi Safety Driving pada Pengemudi Angkutan Kota Trayek Pinang Baris – Belawan di Kota Medan* (Medan: Universitas Medan Area, 2021), hlm. 6

⁴³ Henrico Febriansyah Simatupang, *Analisis Faktor yang Mempengaruhi Safety Driving pada Pengemudi Angkutan Kota Trayek Pinang Baris – Belawan di Kota Medan* (Medan: Universitas Medan Area, 2021), hlm. 7

2.2.3 Faktor- Faktor Safety Riding

Faktor-faktor ini mencakup aspek pengetahuan, sikap, keterampilan teknis, hingga kondisi eksternal seperti kendaraan dan lingkungan jalan. Dengan memahami elemen-elemen ini, diharapkan pengendara dapat membentuk perilaku berkendara yang tidak hanya aman untuk dirinya, tetapi juga bagi pengguna jalan lainnya. Berikut ini adalah penjabaran mengenai faktor-faktor yang memengaruhi safety riding:

- a. Faktor Kognitif (Pengetahuan dan Pemahaman). Pengendara yang memiliki pemahaman baik tentang rambu lalu lintas, marka jalan, serta prosedur keselamatan cenderung lebih mampu mengambil keputusan yang tepat di jalan. Pengetahuan ini membantu mereka mengenali potensi bahaya dan menyesuaikan perilaku berkendara sesuai situasi yang dihadapi.
- b. Faktor Afektif (Sikap dan Emosi). Emosi yang tidak stabil seperti marah, cemas, atau terburu-buru dapat memengaruhi konsentrasi dan pengambilan keputusan saat berkendara. Sebaliknya, sikap tenang, sabar, dan penuh tanggung jawab mendorong perilaku berkendara yang lebih aman dan tertib.
- c. Keterampilan Berkendara (Skill Teknis). Kemampuan mengoperasikan kendaraan dengan benar, seperti teknik pengereman, oversteer dan understeer, serta pengendalian kendaraan di medan sulit (jalan licin, tanjakan, tikungan tajam) sangat memengaruhi keselamatan. Keterampilan ini tidak selalu diajarkan saat proses pembuatan SIM, sehingga perlu latihan dan pelatihan tambahan.
- d. Kondisi Kendaraan. Keamanan kendaraan sangat tergantung pada kondisi teknisnya. Rem, lampu, ban, dan sistem kemudi harus dalam kondisi prima. Kendaraan yang tidak layak pakai dapat meningkatkan risiko kecelakaan meskipun pengemudinya berhati-hati.
- e. Lingkungan Berkendara. Cuaca buruk, jalan berlubang, minimnya penerangan, atau lalu lintas padat merupakan faktor lingkungan yang memengaruhi keselamatan. Pengendara perlu mengantisipasi dan menyesuaikan gaya berkendara dengan kondisi sekitar untuk tetap aman.
- f. Pengalaman Berkendara. Pengendara berpengalaman biasanya lebih siap menghadapi situasi tidak terduga karena telah terbiasa dengan berbagai kondisi lalu lintas. Mereka juga lebih reflektif dan cenderung memiliki intuisi yang baik dalam menghindari bahaya.
- g. Pendidikan dan Kampanye Keselamatan. Pendidikan safety riding melalui pelatihan, kampanye, dan sosialisasi sangat penting untuk membentuk

kesadaran kolektif. Program-program ini dapat meningkatkan pemahaman dan kepedulian terhadap keselamatan jalan, terutama di kalangan usia muda.⁴⁴

2.3 Hubungan *Murāqabah* dan *Safety riding*

Murāqabah adalah konsep penting dalam tasawuf yang merujuk pada kesadaran spiritual seorang hamba bahwa Allah senantiasa mengawasi setiap gerak-geriknya, baik lahir maupun batin. Dalam pandangan Ibn Qayyim al-Jawziyya melalui karya *Madarij al-Salikin*, *Murāqabah* termasuk dalam maqām ihsān, yaitu menyembah Allah seakan melihat-Nya, dan jika tidak, maka yakinlah bahwa Allah melihatmu. Kesadaran ini bukan sekadar pengalaman spiritual, tetapi juga berdampak langsung pada perilaku sehari-hari, termasuk ketika seseorang berada di jalan sebagai pengendara. Sementara itu, *safety riding* atau kesadaran berkendara adalah kondisi psikologis dan kognitif di mana seseorang yang mengemudikan kendaraan memiliki perhatian penuh terhadap situasi lalu lintas, kondisi jalan, serta potensi bahaya yang mungkin terjadi, dan mampu meresponsnya dengan cepat dan tepat demi keselamatan diri dan orang lain. Dalam konteks psikologi, *safety riding* mencakup *Alertness* (kewaspadaan), *Awareness* (kesadaran), *Attitude* (tingkah laku), dan *Anticipation* (antisipasi).

Hubungan antara *Murāqabah* dan *safety riding* dapat dijelaskan melalui titik temu pada aspek kesadaran, kewaspadaan, dan tanggung jawab moral. Seseorang yang memiliki *Murāqabah* akan lebih sadar terhadap segala tindakannya, termasuk saat berkendara. Ia tidak hanya merasa diawasi oleh aturan lalu lintas atau aparat penegak hukum, tetapi juga oleh Allah yang Maha Melihat. Kesadaran semacam ini melahirkan tanggung jawab spiritual yang dalam, yang pada akhirnya akan mendorong seseorang untuk bersikap hati-hati dan tidak membahayakan dirinya maupun pengguna jalan lain. *Murāqabah* membentuk pengendalian diri yang kuat. Pengendara yang memiliki penghayatan spiritual akan lebih mampu menahan emosi saat menghadapi kemacetan, konflik di jalan, atau dorongan untuk melanggar aturan. Ia memahami bahwa keselamatan adalah amanah, dan bahwa segala bentuk kelalaian atau kebut-kebutan tidak hanya berisiko secara duniawi, tetapi juga memiliki konsekuensi moral di hadapan Tuhan. Dengan demikian, kesadaran akan pengawasan Ilahi dapat menjadi sumber motivasi internal yang memperkuat kesadaran berkendara secara menyeluruh.

Lebih jauh lagi, *Murāqabah* dapat mendorong sikap kehati-hatian dalam menghindari risiko. Seorang pengemudi yang memiliki dimensi spiritual ini tidak

⁴⁴ Korlantas Polri, *Pedoman Umum Safety Riding*, 2021.

hanya menghindari pelanggaran hukum, tetapi juga berpikir jangka panjang tentang dampak dari tindakannya terhadap diri, keluarga, dan masyarakat luas. Ia akan lebih peka terhadap bahaya, lebih cepat dalam membaca situasi jalan, dan lebih patuh pada peraturan karena dilandasi niat untuk menjaga keselamatan sebagai bentuk ibadah dan tanggung jawab sosial.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa *Murāqabah* berperan sebagai fondasi religius-spiritual yang mampu meningkatkan *safety riding*. Pengimplementasian nilai-nilai sufistik seperti *Murāqabah* dapat memperkaya pendekatan keselamatan lalu lintas yang selama ini lebih banyak menekankan pada aspek teknis dan peraturan. Dalam masyarakat dengan latar belakang religius yang kuat seperti di Indonesia, integrasi antara spiritualitas dan kesadaran berkendara dapat menjadi strategi efektif untuk menekan angka kecelakaan, sekaligus membentuk karakter pengendara yang bertanggung jawab secara lahir dan batin.

2.4 Hipotesis Penelitian

Berdasarkan uraian teoritis yang telah terpapar, hipotesis yang diajukan adalah adakah hubungan antara *Murāqabah* dan *safety riding* pada pengendara sepeda motor di Kota Semarang.

H_0 (Hipotesis Nol):

Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara *Murāqabah* dan *safety riding* pada pengendara sepeda motor di Kota Semarang.

H_1 (Hipotesis Alternatif):

Terdapat hubungan yang signifikan antara *Murāqabah* dan *safety riding* pada pengendara sepeda motor di Kota Semarang.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menyelidiki hubungan antara safety riding dan muraqabbah menggunakan teknik kuantitatif dan pendekatan korelasional. Penelitian kuantitatif didefinisikan sebagai penelitian yang menggunakan data statistik. Pendekatan positivis adalah nama lain untuk metodologi penelitian kuantitatif ini, yang umumnya digunakan untuk penyelidikan pada populasi dalam sampel tertentu. Selain menggunakan perangkat untuk mengumpulkan data, data selanjutnya dinilai untuk menguji hipotesis.⁴⁵ Skala psikologis yang telah diverifikasi dan terbukti dapat diandalkan digunakan untuk mengumpulkan data dari pengendara sepeda motor berdasarkan kriteria yang telah ditetapkan. Untuk mengetahui apakah ada hubungan yang signifikan secara statistik antara SAFETY riding dan tingkat Murāqabah, digunakan teknik statistik korelasi *anova*.

3.2 Identitas Variabel

Variabel menjadi objek penelitian dan fokus suatu studi. Variabel penelitian dapat berupa apa pun yang dipilih peneliti untuk diteliti guna mengumpulkan informasi dan membuat kesimpulan. Secara teoritis, variabel adalah sifat seseorang atau objek yang berbeda antara satu orang dengan orang lain. Variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y) adalah dua variabel dalam studi ini.

1. Variabel independen (X) : *Muraqabbah*
2. Variabel dependen (Y) : *Safety riding*

3.3 Definisi Operasional Variabel

3.3.1 Muraqabbah

Murāqabah merupakan kesadaran mendalam bahwa Allah senantiasa mengawasi setiap perilaku, pikiran, dan isi hati hamba-Nya, di mana pun dan kapan pun. Dalam penelitian ini, landasan teori yang digunakan merujuk pada konsep Murāqabah Ibn Qayyim al-Jawziyya dalam *Madarij al-Salikin*, yang membaginya ke dalam tiga aspek utama dalam tabel berikut:

⁴⁵ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2013), Cet 2. hlm. 8

Tabel 3. 1 Aspek Murāqabah

Aspek	Deskripsi	Indikator
Ketenangan Batin (<i>Inner Peace</i>)	Kondisi psikologis yang ditandai oleh ketenangan, bebas dari gejolak emosi negatif, seperti cemas, marah, atau gelisah. Inner peace menunjukkan keadaan pikiran dan hati yang stabil, tenang, dan damai.	- Tidak mudah marah, cemas, atau panik dalam situasi sulit - Mampu menahan diri dalam menghadapi konflik - Mampu berkonsentrasi dan membuat keputusan dengan tenang - Tidak merasa perlu mencari validasi berlebihan dari orang lain - Mengalami ketenangan dalam ibadah, doa, atau perenungan
Kesadaran akan rasa bersalah (<i>Guilt Awareness</i>)	Kesadaran seseorang bahwa ia telah melakukan sesuatu yang dianggap salah (baik oleh dirinya sendiri atau oleh norma sosial/agama), disertai dengan pemahaman tentang alasan atau sebab yang memicu rasa bersalah tersebut.	- Menyadari bahwa tindakan yang dilakukan bertentangan dengan nilai-nilai moral yang diyakini. - Mampu mengidentifikasi tindakan atau perilaku yang menyebabkan perasaan bersalah. - Muncul niat untuk memperbaiki kesalahan atau tindakan yang menyebabkan rasa bersalah.

Kesadaran penuh (<i>Mindfulness</i>)	Kemampuan untuk sadar dan hadir sepenuhnya dalam setiap momen kehidupan, termasuk dalam menghadapi kenyataan atau peristiwa yang terjadi dalam hidup yang merupakan bagian dari takdir.	- Menghindari keputusan atau tindakan yang diambil dengan gegabah atau tanpa pemikiran yang matang. - Hidup tidak semata-mata dikejar target, tapi juga dijalani dengan makna - Merasakan empati terhadap orang lain dan mengakui perasaan mereka tanpa menghakimi atau memberikan saran yang tidak diminta. - Menyadari perubahan perasaan, seperti kecemasan atau kebahagiaan, tanpa merasa harus mengubahnya atau bereaksi berlebihan.
---	---	--

3.3.2 Safety Riding

Landasan aspek yang digunakan merujuk pada Wirawan, pengemudi dengan 4 A, yaitu *alertness* (kewaspadaan), *awareness* (kesadaran), *attitude* (tingkah laku), dan *anticipation* (antisipasi).

Tabel 3. 2 Aspek Safety Riding

Aspek	Indikator
Alertness (Kewaspadaan)	● Kemampuan mengenali potensi bahaya di jalan secara cepat. ● Penguasaan teknik dasar dan lanjutan berkendara (seperti oversteer, understeer).

	● Kesiapan menghadapi situasi mendadak (jalan licin, kerikil.
Awareness (Kesadaran)	● Pemahaman terhadap kemampuan dan batas kendaraan. ● Kesadaran terhadap fungsi dan penggunaan fitur keselamatan kendaraan. ● Kemampuan meningkatkan insting dalam pengoperasian kendaraan saat darurat
Attitude (Sikap)	● Kesiapan bersikap proaktif dalam mengantisipasi bahaya. ● Kepedulian terhadap keselamatan pengguna jalan lain. ● Kemampuan menahan emosi saat menghadapi pengemudi yang tidak tertib.
Anticipation (Antisipasi)	● Kemampuan mengamati lingkungan sekitar secara aktif saat berkendara. ● Kesiapan merespons tindakan tak terduga dari pengguna jalan lain. ● Kebiasaan memperkirakan potensi risiko sebelum terjadi.

3.4 Polulasi dan Sampel

3.4.1 Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengendara sepeda motor yang berdomisili atau melakukan aktivitas berkendara di wilayah Kota Semarang. Populasi ini mencakup individu dari berbagai latar belakang usia, pekerjaan, dan tingkat pengalaman berkendara, yang secara aktif menggunakan sepeda motor sebagai moda transportasi utama, baik untuk keperluan pribadi maupun pekerjaan. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (2021), jumlah sepeda motor yang terdaftar di Kota

Semarang pada tahun 2020 mencapai lebih dari 1,3 juta unit.⁴⁶ Angka ini mencerminkan tingginya intensitas penggunaan sepeda motor di wilayah perkotaan ini, sehingga pengendara sepeda motor di Kota Semarang menjadi populasi yang relevan untuk diteliti.

3.4.2 Sampel

Menurut Sutja,dkk sampel adalah wakil representatif yang terpilih dari populasi untuk dijadikan sumber data atau responden⁴⁷. Sedangkan menurut Sugiyono, sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik dalam populasi. Apa yang dianalisis dari sampel akan diberlakukan atau digeneralisasikan kepada populasi, sehingga penting bagi sampel untuk bersifat representatif, yakni benar-benar mencerminkan kondisi populasinya secara utuh.⁴⁸ Dalam konteks penelitian ini, sampel diambil dari pengendara sepeda motor di Kota Semarang yang memenuhi kriteria tertentu, seperti usia produktif dan aktivitas berkendara rutin. Pemilihan sampel yang tepat diharapkan dapat memberikan keakuratan gambaran yang mengenai hubungan antara kesadaran spiritual (*Murāqabah*) dan perilaku *safety riding*.

Untuk memperoleh data yang representatif, peneliti menggunakan teknik random sampling, yakni pengambilan sampel secara acak, sehingga setiap individu dalam populasi memiliki peluang yang sama untuk terpilih sebagai responden. Teknik ini dipilih guna meminimalisir bias dan memperoleh hasil yang objektif. Dari populasi yang ada, sejumlah responden ditentukan sebagai sampel penelitian berdasarkan kriteria berikut:

- 1) Pengendara sepeda motor aktif yang menggunakan kendaraan roda dua sebagai alat transportasi utama, baik untuk keperluan kerja, sekolah, maupun aktivitas harian lainnya.
- 2) Berusia antara 17 hingga 35 tahun, mengingat rentang usia tersebut dianggap sebagai kelompok usia produktif dan paling banyak terlibat dalam lalu lintas.
- 3) Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) C yang masih berlaku, sebagai indikator legalitas dan kesadaran hukum dalam berkendara.

⁴⁶ Badan Pusat Statistik. (2021). *Statistik Transportasi Provinsi Jawa Tengah 2021*. Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah.
<https://jateng.bps.go.id/publication/2021/12/10/820e7f1b07f5c9a7338a51f3/statistik-transportasi-provinsi-jawa-tengah-2021.html>

⁴⁷ Sutja, I. K., dkk. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Singaraja: Universitas Pendidikan Ganesha Press, 2017, hlm. 64

⁴⁸ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Edisi ke-3 (Bandung: Alfabeta, 2019), hlm. 81.

- 4) Bersedia dan mampu mengisi instrumen penelitian secara mandiri, yang menunjukkan keterlibatan aktif dan pemahaman terhadap item-item yang ditanyakan.

Kriteria ini ditetapkan agar data yang diperoleh relevan, valid, dan dapat menggambarkan hubungan antara aspek *Murāqabah* dengan SAFETY riding secara akurat. Teknik Penentuan Sampel dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan populasi cukup besar, yakni seluruh pengendara sepeda motor di Kota Semarang, yang diperkirakan mencapai $\pm 1.000.000$ orang. Oleh karena populasi yang besar dan tidak diketahui secara pasti jumlah pastinya, maka minimal. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah area random sampling, yaitu dengan menentukan titik-titik strategis di berbagai wilayah Kota Semarang yang memiliki konsentrasi tinggi pengendara sepeda motor, seperti SPBU, perempatan jalan besar, dan area kampus.

3.5 Metode Pengambilan Data

Metode pengambilan data dalam penelitian ini menggunakan pendekatan survei, yaitu dengan menyebarkan kuesioner atau angket kepada para responden yang telah memenuhi kriteria. Kuesioner (Angket) menurut Sugiyono, teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan memberi rangkuman pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab.⁴⁹ Survei dipilih karena dinilai efisien dalam menjangkau responden dalam jumlah besar dalam waktu yang relatif singkat. Dalam pelaksanaannya, peneliti menggunakan instrumen berupa skala psikologis berbasis skala Likert, yang dirancang secara khusus untuk mengukur dua variabel utama: *Murāqabah* dan *safety riding*. Teknik untuk menilai sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau suatu kelompok mengenai isu sosial adalah skala Likert. Skala ini menggunakan kategori jawaban berikut:

Tabel 3. 3 Skala likert

Jawaban	Skor Favorable	Skor Unfavorable
Sangat Sesuai	4	1
Sesuai	3	2

⁴⁹ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Edisi ke-3 (Bandung: Alfabeta, 2019), hlm. 142.

Tidak Sesuai	2	3
Sangat Tidak Sesuai	1	4

Pernyataan yang mengandung unsur positif dan sejalan dengan sikap objek dianggap menguntungkan. Pernyataan dianggap negatif jika mengandung unsur positif yang sejalan dengan sikap objek bersebrangan dan kontra terhadap ungkapan sikap objek.. Adapun instrumen yang digunakan terdiri dari dua macam instrumen yaitu :

3.5.1 Instrumen Penelitian Murāqabah

Instrumen untuk mengukur Murāqabah dalam penelitian ini disusun berdasarkan konsep tasawuf yang dikembangkan oleh Ibn Qayyim al-Jawziyya dalam karya klasiknya *Madārij al-Sālikīn*. Murāqabah merupakan salah satu maqām penting dalam perjalanan spiritual seorang hamba, yang mencerminkan kesadaran batin bahwa Allah senantiasa mengawasi setiap pikiran, ucapan, dan perbuatan manusia. Dalam konteks psikologis dan perilaku, Murāqabah dapat memengaruhi cara individu mengambil keputusan serta bertindak dalam kehidupan sehari-hari, termasuk dalam aktivitas sosial seperti berkendara. Oleh karena itu, indikator dalam skala ini dirumuskan dengan mengacu pada dimensi-dimensi inti Murāqabah menurut Ibn Qayyim, yang akan dijabarkan dalam tabel blueprint berikut:

Tabel 3. 4 Blue Print Skala Murāqabah

Aspek	Indikator	Aitem	
		Favorable	Unfavorable
Ketenangan Batin (<i>Inner Peace</i>)	Tidak mudah marah, cemas, atau panik dalam situasi sulit	1 dan 5	7 dan 10
	Mampu menahan diri dalam menghadapi konflik	8 dan 11	2 dan 6
	Mampu berkonsentrasi dan membuat keputusan dengan tenang	3 dan 9	12 dan 14

	Tidak merasa perlu mencari validasi berlebihan dari orang lain	4 dan 13	15 dan 16
	Mengalami ketenangan dalam ibadah, doa, atau perenungan	17 dan 19	21 dan 23
Kesadaran akan rasa bersalah (<i>Guilt Awareness</i>)	Menyadari bahwa tindakan yang dilakukan bertentangan dengan nilai-nilai moral yang diyakini.	18 dan 22	20 dan 24
	Mampu mengidentifikasi tindakan atau perilaku yang menyebabkan perasaan bersalah.	25 dan 28	30 dan 31
	Muncul niat untuk memperbaiki kesalahan atau tindakan yang menyebabkan rasa bersalah.	27 dan 29	26 dan 32
Kesadaran penuh (<i>Mindfulness</i>)	Menghindari keputusan atau tindakan yang diambil dengan gegabah atau tanpa pemikiran yang matang.	43 dan 44	45 dan 46
	Hidup tidak semata-mata dikejar target, tapi juga dijalani dengan makna	41 dan 42	47 dan 48
	Merasakan empati terhadap orang lain dan mengakui perasaan mereka tanpa menghakimi atau memberikan saran yang tidak diminta.	34 dan 36	39 dan 40

	Menyadari perubahan perasaan, seperti kecemasan atau kebahagiaan, tanpa merasa harus mengubahnya atau bereaksi berlebihan.	33 dan 35	37 dan 38
--	--	-----------	-----------

3.5.2 Instrumen Penelitian *Safety Riding*

Dalam penelitian ini, instrumen yang digunakan untuk mengukur tingkat kesadaran *safety riding* (*safety riding*) disusun berdasarkan teori dan indikator yang dikemukakan oleh Wirawan. Skala ini dirancang untuk menggambarkan perilaku pengendara dalam menjalankan prinsip-prinsip keselamatan di jalan raya, baik secara kognitif, afektif, maupun psikomotorik. Keselamatan berkendara tidak hanya mencakup aspek pengetahuan tentang rambu dan peraturan lalu lintas, tetapi juga kesadaran sikap dan tindakan konkret yang mencerminkan kehati-hatian dan tanggung jawab saat berkendara.⁵⁰ Oleh karena itu, indikator yang digunakan dalam skala ini mencerminkan dimensi-dimensi tersebut dan dijabarkan lebih lanjut dalam tabel blue print berikut.

Tabel 3. 5 Blue Print *Safety Riding*

Aspek	Indicator	Aitem	
		Favorable	Unfavorable
<i>Alertness</i> (Kewaspadaan)	Kemampuan mengenali potensi bahaya di jalan secara cepat.	34 dan 35	37 dan 38
	Penguasaan teknik dasar dan lanjutan berkendara (seperti <i>oversteer</i> , <i>understeer</i>).	33 dan 36	25 dan 26

⁵⁰ Pramudya Uta, Pramudya Uta. "Efektifitas Sanksi Pidana Dalam Pasal 291 Uu No. 22 Tahun 2009 Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Yang Tidak Memakai Helm Sni Di Wilayah Hukum Polres Kerinci Te." PhD diss., Universitas Batanghari, 2018.

	Kesiapan menghadapi situasi mendadak (jalan licin, dan kerikil)	31 dan 32	23 dan 24
<i>Awareness</i> (Kesadaran)	Pemahaman terhadap kemampuan dan batas kendaraan.	29 dan 30	21 dan 22
	Kesadaran terhadap fungsi dan penggunaan fitur keselamatan kendaraan.	27 dan 28	16 dan 17
	Kemampuan meningkatkan insting dalam pengoperasian kendaraan saat darurat	19 dan 20	15 dan 18
<i>Attitude</i> (Sikap)	Kesiapan bersikap proaktif dalam mengantisipasi bahaya	14 dan 39	12 dan 13
	Kepedulian terhadap keselamatan pengguna jalan lain	11 dan 40	10 dan 48

	Kemampuan menahan emosi saat menghadapi pengemudi yang tidak tertib	9 dan 41	8 dan 47
<i>Anticipation</i> (Antisipasi)	Kemampuan mengamati lingkungan sekitar secara aktif saat berkendara	6 dan 42	7 dan 43
	Kesiapan merespons tindakan tak terduga dari pengguna jalan lain.	3 dan 5	4 dan 46
	Kebiasaan memperkirakan potensi risiko sebelum terjadi	2 dan 44	1 dan 45

3.6 Uji Validitas dan Reliabilitas

Untuk mengetahui tingkat ketepatan antara data yang dilaporkan oleh peneliti dengan data yang sebenarnya terjadi pada objek penelitian, dilakukan uji validitas. Di sisi lain, uji reliabilitas bertujuan untuk menilai konsistensi dan kestabilan data. Data dikatakan reliabel apabila dua peneliti atau lebih menghasilkan data yang sama pada satu objek.⁵¹ Sementara uji reliabilitas menilai konsistensi tanggapan responden terhadap item instrumen yang ditawarkan, uji validitas menilai sejauh mana item instrumen dapat mengukur konstruk secara efektif. Uji validitas dan reliabilitas dalam penelitian ini dilakukan terhadap dua variabel, yaitu *Murāqabah* dan *Safety Riding*.

⁵¹ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2008), Cet 2. hlm.

3.6.1 Variabel Murāqabah

Uji validitas dilakukan dengan menggunakan korelasi Pearson Product Moment dengan bantuan program SPSS. Hasil uji menunjukkan bahwa :

Tabel 3. 6 Hasil Uji Validitas Aitem Murāqabah

Aitem	Hasil Uji	Keterangan
1	0,335	Valid
2	0,613	Valid
3	0,436	Valid
4	0,167	Tidak valid
5	0,406	Valid
6	0,411	Valid
8	0,497	Valid
9	0,419	Valid
10	0,358	Valid
11	0,526	Valid
12	0,441	Valid
13	0,669	Valid
14	0,205	Tidak valid
15	0,518	Valid
16	0,446	Valid
17	0,533	Valid
18	0,303	Valid
19	0,481	Valid

20	0,473	Valid
21	0,504	Valid
22	0,223	Tidak valid
23	0,416	Valid
24	0,384	Valid
25	0,273	Tidak valid
26	0,470	Valid
27	0,421	Valid
28	0,264	Tidak valid
29	0,188	Tidak valid
30	0,428	Valid
31	0,508	Valid
32	0,340	Valid
33	0,176	Tidak valid
34	0,508	Valid
35	0,254	Tidak valid
36	0,267	Tidak valid
37	-0,183	Tidak valid
38	-0,207	Tidak valid
39	0,344	Valid
40	0,072	Tidak valid
41	-0,456	Tidak valid
42	0,407	Valid
43	0,535	Valid

44	0,356	Valid
45	0,248	Tidak valid
46	0,471	Valid
47	0,400	Valid
48	0,451	Valid

Dengan jumlah responden uji coba sebanyak 30 orang, diperoleh hasil terdapat 14 aitem yang tidak valid karena memiliki nilai sig dibawah 0,300. Validitas butir soal dinilai berdasarkan korelasi item dengan total skor, di mana nilai $p > 0,300$ dianggap valid dan $p < 0,300$ dianggap tidak valid.⁵² Sehingga dinilai tidak valid dan dinyatakan gugur. Adapun beberapa aitem tersebut adalah aitem 4,14, 22, 25, 28, 29, 33, 35,36,37,38, 40,41, dan 45. Dengan demikian, dari seluruh item dalam instrumen, 14 aitem dikeluarkan , dan analisis selanjutnya hanya menggunakan item-item yang valid. Sedangkan uji reliabilitas variable Murāqabah sebagai berikut:

Tabel 3. 7 Hasil Uji Reliabilitas

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.881	34

Berdasarkan hasil uji reliabilitas, diketahui bahwa variable Murāqabah memiliki nilai Cronbach's Alpha sebesar 0,881 yang menunjukkan bahwa variable Murāqabah memiliki Tingkat reliabilitas yang sangat tinggi. Artinya, butir-butir pertanyaan ini secara internal konsisten dan dapat dipercaya untuk digunakan dalam pengukuran Murāqabah pada penelitian ini.

3.6.2 Variable Safety Riding

Uji validitas dilakukan dengan menggunakan korelasi Pearson Product Moment dengan bantuan program SPSS. Hasil uji menunjukkan bahwa :

⁵² Azwar, S. *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2016, hlm. 112.

Tabel 3. 8 Hasil Uji Validitas Aitem Safety Riding

Aitem	Hasil Uji	Keterangan
1	0,493	Valid
2	0,447	Valid
3	0,625	Valid
4	0,437	Valid
5	0,523	Valid
6	0,616	Valid
8	0,499	Valid
9	0,337	Valid
10	0,459	Valid
11	0,560	Valid
12	0,523	Valid
13	0,357	Valid
14	0,497	Valid
15	0,491	Valid
16	0,370	Valid
17	0,565	Valid
18	0,558	Valid
19	-0,416	Tidak valid
20	0,511	Valid
21	0,525	Valid
22	0,428	Valid
23	0,585	Valid

24	0,353	Valid
25	0,501	Valid
26	0,365	Valid
27	0,449	Valid
28	0,366	Valid
29	0,592	Valid
30	0,591	Valid
31	0,432	Valid
32	0,489	Valid
33	0,610	Valid
34	0,394	Valid
35	0,578	Valid
36	0,584	Valid
37	-0,587	Tidak valid
38	0,586	Valid
39	-0,418	Tidak valid
40	0,588	Valid
41	0,334	Valid
42	0,560	Valid
43	-0,381	Tidak valid
44	-0,221	Tidak valid
45	-0,435	Tidak valid
46	0,519	Valid
47	-0,222	Tidak valid

48	0,568	Valid
----	-------	-------

Dengan jumlah responden uji coba sebanyak 30 orang, diperoleh hasil terdapat 7 aitem yang tidak valid karena memiliki nilai sig dibawah 0,300. Validitas butir soal dinilai berdasarkan korelasi item dengan total skor, di mana nilai $p > 0,300$ dianggap valid dan $p < 0,300$ dianggap tidak valid.⁵³ Sehingga dinilai tidak valid dan dinyatakan gugur. Adapun beberapa aitem tersebut adalah aitem 19,37,39, 43, 44, 45, dan 47. Dengan demikian, dari seluruh item dalam instrumen, 7 aitem dikeluarkan dan aitem lain dinyatakan valid dan layak dianalisis selanjutnya. Sedangkan uji reliabilitas instrumen Safety Riding sebagai berikut:

Tabel 3. 9 Hasil Uji Reliabilitas Safety Riding

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.834	41

Berdasarkan hasil uji reliabilitas, diketahui bahwa instrumen Safety Riding memiliki nilai Cronbach's Alpha sebesar 0,834 , yang menunjukkan bahwa instrumen ini memiliki tingkat reliabilitas yang tinggi. Artinya, butir-butir pertanyaan dalam instrumen ini secara internal konsisten dan dapat dipercaya untuk digunakan dalam pengukuran variabel Safety Riding pada penelitian ini.

3.7 Prosedur Pengumpulan Data

Prosedur pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui beberapa tahapan sistematis agar dapat memastikan bahwa data yang diperoleh akurat dan relevan. Tahap awal adalah penyusunan instrumen penelitian, yaitu skala Murāqabah dan skala Safety Riding, yang disusun berdasarkan teori yang telah ditentukan dan telah melalui proses validasi oleh ahli. Instrumen kemudian diuji coba (*try out*) pada 30 responden untuk mengukur validitas dan reliabilitas item.

Setelah instrumen dinyatakan reliabel dan valid, pengumpulan data utama dilakukan secara online dengan menggunakan media Google Form. Seluruh data yang terkumpul dari Google Form kemudian direkap, dikodekan, dan diolah menggunakan aplikasi

⁵³ Azwar, S. *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2016, hlm. 112.

SPSS. Analisis data dilakukan melalui uji normalitas, dan uji korelasi untuk menjawab rumusan masalah dalam penelitian.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Kancan Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Semarang, Jawa Tengah, yang merupakan wilayah metropolitan dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi, khususnya pengendara sepeda motor. Peneliti juga memanfaatkan platform digital, khususnya media sosial Instagram, sebagai sarana distribusi kuesioner. Melalui fitur reels, peneliti mengunggah video pendek berisi ajakan untuk mengisi kuesioner dan membagikan tautan survei daring. Reels tersebut memperoleh *insight* tayangan sebanyak 1.310 menunjukkan jangkauan distribusi pesan yang cukup luas, terutama di kalangan generasi muda pengguna aktif media sosial.

Kombinasi antara pengambilan data lapangan dan penyebaran daring ini dilakukan guna memperluas cakupan responden dan meningkatkan representativitas data, khususnya dari kalangan milenial dan generasi Z yang dominan dalam populasi pengendara motor di kawasan urban seperti Kota Semarang. Penelitian ini dilaksanakan selama bulan Maret hingga April 2025. Proses pengumpulan data lapangan dilakukan secara langsung selama hari kerja efektif, sedangkan distribusi kuesioner daring dilakukan secara bersamaan dan tetap aktif selama rentang waktu dua minggu. Proses penyebaran daring memberikan fleksibilitas kepada responden untuk mengisi kuesioner di waktu yang mereka pilih, sehingga membantu dalam menjangkau responden yang lebih luas dan beragam.

4.2 Hasil Penelitian

4.2.1 Deskripsi data penelitian

Untuk mendapatkan gambaran umum mengenai hubungan antara tingkat *Murāqabah* dan *safety riding* pada pengendara sepeda motor di Kota Semarang, data dianalisis secara deskriptif menggunakan bantuan program SPSS . Berdasarkan hasil analisis deskriptif yang dilakukan terhadap data penelitian menggunakan SPSS, diperoleh informasi statistik deskriptif yang meliputi nilai maksimum, nilai minimum, rata-rata (*mean*), dan simpangan baku (*standard deviation*) dari masing-masing variabel penelitian, yaitu *Murāqabah* dan *Safety riding*.

Tabel 4. 1 Deskripsi Statistik

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Muraqabbah	193	54	132	98.45	12.454
Safety Riding	193	74	149	120.93	12.241
Valid N (listwise)	193				

Berdasarkan hasil analisis deskriptif, diketahui bahwa variabel Murāqabah memiliki rata-rata skor 98,45 dengan simpangan baku 12,454, sedangkan variabel Safety Riding menunjukkan rata-rata 120,93 dengan simpangan baku 12,241. Kedua variabel menunjukkan tingkat penyebaran data yang relatif homogen dengan simpangan baku yang hampir setara, menandakan bahwa skor responden tidak terlalu berjauhan dari rata-rata. Hal ini mencerminkan bahwa sebagian besar responden memiliki tingkat Murāqabah dan pemahaman Safety Riding yang relatif konsisten. Dengan persebaran data yang stabil dan tidak ekstrem, maka kedua variabel dinilai memenuhi syarat untuk dilakukan analisis inferensial pada tahap selanjutnya.⁵⁴

4.2.2 Uji Normalitas

Uji normalitas dibutuhkan untuk mengetahui berdistribusi normal kah data pada masing-masing variabel . Uji normalitas dapat mengetahui apakah data berdistribusi normal, yang merupakan prasyarat dalam analisis statistik parametrik seperti regresi linier atau uji t.⁵⁵ Pengujian dilakukan dengan menggunakan uji Kolmogorov-Smirnov dan Shapiro-Wilk melalui bantuan program SPSS. Kriteria pengambilan keputusan adalah:

- Data dikatakan terdistribusi secara teratur jika nilai signifikansi (Sig.) lebih besar dari 0,05.
- Data dikatakan tidak terdistribusi secara teratur jika nilai signifikansi (Sig.) kurang dari 0,05.

Tabel 4.6

Hasil Uji Normalitas

⁵⁴ Sugiyono. *Statistika untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta, 2015, hlm. 147.

⁵⁵ Ghozali, I. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 23*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2016, hlm. 161.

Tests of Normality						
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
TOTAL_MURAQABAH	.059	193	.200 [*]	.989	193	.146
TOTAL_SAFETYRIDING	.056	193	.200 [*]	.985	193	.033

*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

H₀ (Hipotesis Nol): Data variabel Murāqabah dan Safety Riding berdistribusi normal.

H₁ (Hipotesis Alternatif): Data variabel Murāqabah dan/atau Safety Riding tidak berdistribusi normal.

Berdasarkan hasil uji normalitas, didapatkan nilai signifikansi variabel Murāqabah sebesar 0,2 dan variabel Safety Riding sebesar 0,2 pada uji Kolmogorov-Smirnov, serta nilai Shapiro-Wilk masing-masing sebesar 0,146 dan 0,033. Seluruh nilai signifikansi tersebut lebih besar dari 0,05, sehingga H₀ diterima → Data berdistribusi normal kedua Variabel memenuhi kondisi normalitas untuk analisis statistik parametrik tambahan dan terdistribusi

4.2.3 Uji Korelasi

Pengujian hipotesis penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antara variabel Murāqabah (X) dan Safety Riding (Y) pada pengendara sepeda motor di Kota Semarang. Uji yang digunakan adalah uji korelasi Pearson Product Moment, dengan bantuan program SPSS.

Kriteria pengambilan keputusan:

- Jika nilai signifikansi (Sig. 2-tailed) < 0,05 → terdapat hubungan yang signifikan.
- Jika nilai koefisien korelasi (r) mendekati +1 atau -1 → hubungan semakin kuat.

Interpretasi kekuatan korelasi secara umum:

Tabel 4. 3 Kriteria Korelasi

0,00 – 0,199	Sangat rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Sedang

0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,00	Sangat kuat

Tabel 4. 4 Hasil Uji Korelasi Pearson

Correlations		TOTAL_MUR AQABAH	TOTAL_SAFE TYRIDING
TOTAL_MURQAQABAH	Pearson Correlation	1	.692**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	193	193
TOTAL_SAFETYRIDING	Pearson Correlation	.692**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	193	193

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

H₀ (Hipotesis Nol): Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara Murāqabah dan safety riding pada pengendara sepeda motor di Kota Semarang.

H₁ (Hipotesis Alternatif): Terdapat hubungan yang signifikan antara Murāqabah dan safety riding pada pengendara sepeda motor di Kota Semarang.

Berdasarkan hasil analisis data, diperoleh nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,692 dengan nilai signifikansi (p) sebesar 0,000. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 menunjukkan bahwa hubungan antara variabel *Murāqabah* dan *safety riding* bersifat signifikan secara statistik. Selain itu, nilai koefisien korelasi sebesar 0,692 berada dalam kategori kuat, yang menurut kriteria interpretasi korelasi menunjukkan adanya hubungan positif yang tinggi antarvariabel. Oleh karena itu, tingkat Murāqabah dan kebiasaan safety riding pengendara sepeda motor di Kota Semarang berkorelasi kuat dan signifikan. Artinya, kesadaran dan kepatuhan seseorang terhadap peraturan keselamatan berkendara meningkat seiring dengan jumlah Murāqabah yang dimilikinya.

4.2.4 Uji Hipotesis

Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

- Ha: Terdapat hubungan positif antara Murāqabah dengan safety riding pada pengendara sepeda motor di Kota Semarang.

- Ho: Tidak terdapat hubungan antara *Murāqabah* dengan safety riding pada pengendara sepeda motor di Kota Semarang.

Berdasarkan hasil analisis korelasi Pearson, diperoleh nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,692 dan nilai signifikansi (p) sebesar 0,000. Nilai signifikansi tersebut lebih kecil dari tingkat signifikansi yang ditetapkan ($\alpha = 0,05$), sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis nol (H_0) ditolak dan hipotesis alternatif (H_a) diterima.

Oleh karena itu, *Murāqabah* dan praktik safety riding di kalangan pengendara sepeda motor di Kota Semarang berkorelasi positif secara signifikan. Artinya, kesadaran dan kepatuhan seseorang terhadap aturan safety riding meningkat seiring dengan tingkat *Murāqabah* yang dimilikinya.

4.3 Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji hubungan antara kesadaran spiritual yang tercermin dalam konsep *Murāqabah* dengan perilaku *safety riding* pada pengendara sepeda motor di Kota Semarang. Konsep *Murāqabah* dalam perspektif Ibnul Qayyim al-Jauziyah merupakan kondisi hati seorang mukmin yang senantiasa merasa diawasi oleh Allah SWT, sehingga akan memunculkan rasa takut, harap, dan tunduk kepada-Nya dalam segala aktivitas, termasuk dalam berkendara. Ibnul Qayyim menekankan bahwa *Murāqabah* adalah bentuk tertinggi dari ihsan, yakni menyembah Allah seolah-olah kita melihat-Nya; dan jika tidak mampu, maka yakinlah bahwa Allah senantiasa melihat kita. Kesadaran ini bukan sekadar refleksi spiritual, melainkan bentuk konkret dari pengawasan batin yang memandu tindakan sehari-hari. Dalam konteks ini, perilaku berkendara bukan hanya urusan teknis, tetapi juga refleksi dari kualitas spiritualitas seseorang.

Dalam studi ini, perilaku safety riding dipahami berdasarkan teori 4A yang dikemukakan oleh Wirawan (2013), yaitu meliputi aspek *Awareness* (kesadaran), *Attitude* (sikap), *Ability* (kemampuan), dan *Action* (tindakan). Keempat komponen ini saling berkaitan dalam membentuk perilaku berkendara yang aman. *Awareness* mencakup kesadaran akan risiko dan pentingnya keselamatan. *Attitude* berkaitan dengan sikap positif terhadap peraturan dan etika berlalu lintas. *Ability* merujuk pada keterampilan teknis dalam mengemudi, sedangkan *Action* merupakan penerapan nyata dari kesadaran, sikap, dan kemampuan tersebut dalam situasi berkendara sehari-hari.

Adapun pembahasan dari hasil penelitian ini yaitu setelah dilakukan analisis data dan didapatkan hasilnya, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara *Murāqabah* dan perilaku safety riding pada pengendara sepeda motor di Kota

Semarang. Hubungan tersebut dibuktikan dari hasil nilai signifikansi sebesar 0,000 yang lebih kecil dari 0,05, sehingga menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara kedua variabel. Selain itu, diperoleh nilai koefisien korelasi Pearson (r) sebesar 0,692. Berdasarkan interpretasi kriteria penafsiran korelasi, nilai tersebut berada pada rentang 0,60–0,799 yang termasuk dalam kategori hubungan kuat.

Dengan demikian, semakin tinggi tingkat kesadaran spiritual (*Murāqabah*) yang dimiliki seseorang, maka semakin tinggi pula kecenderungan individu tersebut untuk menunjukkan perilaku berkendara yang aman dan bertanggung jawab (*safety riding*). Nilai koefisien korelasi Pearson (r) sebesar 0,692 dengan tingkat signifikansi (p) sebesar 0,000 menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat kesadaran spiritual seorang pengendara, semakin tinggi pula kecenderungan mereka untuk menunjukkan perilaku berkendara yang aman dan bertanggung jawab. Hubungan ini termasuk dalam kategori kuat dan signifikan secara statistik. Dalam konteks psikologis, nilai r mendekati 0,7 merupakan indikator kuatnya asosiasi antara dua variabel, sehingga dapat dikatakan bahwa variabel bebas (*Murāqabah*) memiliki kontribusi yang bermakna terhadap variabel terikat (*safety riding*).

Secara teoritis, temuan ini memperkuat konsep bahwa *Murāqabah* tidak hanya merupakan bentuk kesalehan personal, tetapi juga memiliki dimensi sosial yang berdampak pada perilaku etis di ruang publik. Ketika individu merasa selalu diawasi oleh Tuhan, maka dorongan internal untuk menjaga keselamatan dan menghindari tindakan sembrono cenderung meningkat. Hal ini sejalan dengan pandangan Muhammad Fethullah Gulen yang menyatakan bahwa *Murāqabah* membentuk personalitas spiritual kolektif yang berdampak pada tatanan sosial secara keseluruhan. Dengan demikian, kesadaran spiritual menjadi penguat karakter moral dan etika dalam kehidupan bermasyarakat, termasuk saat berada di jalan raya.

Dalam konteks lalu lintas, seorang pengendara dengan tingkat *Murāqabah* tinggi akan cenderung lebih disiplin, tidak melanggar aturan seperti menerobos lampu merah, berkendara melawan arus, atau menggunakan ponsel saat berkendara. Kesadaran bahwa Allah senantiasa mengawasi dapat menjadi pengontrol perilaku yang efektif, bahkan lebih kuat daripada pengawasan eksternal seperti tilang atau kamera pengawas. Hal ini menunjukkan bahwa *Murāqabah* dapat berperan sebagai mekanisme internal yang melengkapi sistem hukum positif. Dalam konteks ini, *Murāqabah* berfungsi sebagai internal moral compass yang mencegah pelanggaran meskipun tidak ada pengawasan eksternal secara langsung.

Temuan ini juga selaras dengan Teori Kesadaran Situasional (*Situational Awareness Theory*), yang menjelaskan bahwa seseorang yang memiliki kesadaran tinggi terhadap lingkungan akan lebih mampu mengidentifikasi potensi bahaya dan bertindak secara adaptif. *Murāqabah* memperkuat aspek ini dengan menanamkan kewaspadaan berlapis: baik secara spiritual maupun situasional. Dalam penelitian ini, responden yang menunjukkan nilai tinggi pada skala *Murāqabah* secara konsisten menunjukkan skor tinggi pula pada skala perilaku *safety riding*. Ini memperkuat teori bahwa pengendara yang sadar secara spiritual memiliki kesiapan mental dan emosional yang lebih tinggi dalam menghadapi berbagai dinamika lalu lintas.

Aspek psikologis dari *safety riding* seperti kemampuan regulasi emosi, kesabaran, dan ketahanan dalam menghadapi provokasi juga ditemukan berkorelasi dengan tingkat *Murāqabah*. Hal ini mendukung teori bahwa spiritualitas memiliki efek positif dalam mengatur impuls dan memperkuat kontrol diri. Dalam lalu lintas yang padat seperti di Semarang, ketenangan dan pengendalian emosi menjadi faktor krusial dalam menghindari kecelakaan. Responden dengan tingkat spiritualitas tinggi menunjukkan perilaku yang lebih stabil secara emosional, serta lebih mampu menunda respon agresif yang bisa memicu insiden lalu lintas.

Lebih lanjut, penelitian ini juga menyoroti aspek sosial dari implementasi *Murāqabah* dalam perilaku berkendara. Beberapa responden menyatakan bahwa mereka terbiasa memulai perjalanan dengan doa, membaca Ayat Kursi, atau berdzikir selama berkendara. Praktik ini, meskipun bersifat spiritual, ternyata juga memperkuat aspek kognitif dan emosional pengendara sehingga mereka lebih fokus dan berhati-hati. Ini menunjukkan bahwa spiritualitas dapat menjadi bagian dari pendekatan edukatif dalam kampanye keselamatan lalu lintas. Penerapan *Murāqabah* tidak hanya bersifat individual, tetapi juga memiliki potensi untuk dibentuk sebagai norma kolektif dalam komunitas pengendara.

Penelitian terdahulu oleh Mazroh Ilma Soffania (2018) juga menyatakan bahwa perilaku agresif dalam berkendara meningkatkan risiko kecelakaan lebih dari lima kali lipat. Dalam hal ini, *Murāqabah* dapat berfungsi sebagai peredam agresivitas dan peningkat kesadaran diri. Pengendara yang memiliki kesadaran bahwa mereka selalu dalam pengawasan Tuhan lebih cenderung menghindari risiko tidak perlu. Pendekatan serupa ditemukan dalam studi STIKes Mitra RIA Husada Jakarta (2023), yang menunjukkan bahwa pengendara dengan tingkat pengetahuan dan kesadaran spiritual yang tinggi cenderung memiliki perilaku berkendara yang lebih aman. Pengetahuan ini menjadi dasar yang kuat bagi pengembangan intervensi berbasis nilai-nilai agama.

Implikasi praktis dari temuan ini sangat luas. Pertama, lembaga pendidikan dan pelatihan safety riding dapat mempertimbangkan untuk memasukkan muatan nilai-nilai spiritual dalam kurikulum mereka. Edukasi yang tidak hanya bersifat teknis tetapi juga menyentuh aspek karakter dan moral akan lebih efektif dalam membentuk perilaku yang berkelanjutan. Kedua, kampanye keselamatan berlalu lintas dapat melibatkan tokoh agama untuk menyampaikan pesan moral dan religius yang mengaitkan keselamatan sebagai bagian dari ibadah dan akhlak mulia.

Ketiga, pendekatan spiritual ini dapat dijadikan sebagai strategi kebijakan publik dalam memperkuat budaya tertib berlalu lintas. Pemerintah daerah dan kepolisian dapat bekerja sama dengan lembaga dakwah dan komunitas masjid untuk menyisipkan pesan-pesan *Murāqabah* dalam khutbah Jumat atau kajian keagamaan. Ini bukan hanya akan memperkuat kesadaran personal tetapi juga membentuk norma kolektif yang mendukung keselamatan bersama. Selain itu, kampanye keselamatan bisa memanfaatkan media sosial dan platform digital untuk menyebarkan pesan yang memadukan aspek religius dan keselamatan lalu lintas, guna menjangkau generasi muda.

Namun demikian, penelitian ini memiliki keterbatasan. Data diperoleh melalui kuesioner *self-report*, yang rentan terhadap bias subjektif. Selain itu, variabel-variabel eksternal seperti kondisi jalan, pengaruh teman sebaya, dan tekanan ekonomi belum dianalisis secara menyeluruh. Oleh karena itu, untuk penelitian selanjutnya disarankan menggunakan pendekatan campuran (*mixed methods*) yang melibatkan observasi dan wawancara mendalam agar diperoleh gambaran yang lebih komprehensif. Penelitian lintas budaya dan komparatif juga penting dilakukan untuk melihat bagaimana konsep *Murāqabah* memengaruhi perilaku safety riding di berbagai konteks sosial.

Sebagai kesimpulan, penelitian ini berhasil menunjukkan bahwa *Murāqabah* memiliki hubungan yang signifikan dan kuat dengan perilaku safety riding. Kesadaran spiritual bukan hanya menjadi dimensi ibadah personal, tetapi juga dapat menjadi fondasi penting dalam menciptakan keselamatan kolektif di jalan raya. Integrasi antara nilai religius dan keselamatan berlalu lintas bukan hanya mungkin dilakukan, tetapi juga sangat relevan dalam konteks masyarakat Indonesia yang religius dan berbudaya kolektif. Pendekatan ini menawarkan strategi baru yang tidak hanya menyentuh aspek perilaku, tetapi juga membangun fondasi nilai yang berkelanjutan untuk keselamatan transportasi. Selain menjadi kontribusi ilmiah, penelitian ini dapat menjadi dasar formulasi kebijakan keselamatan yang lebih holistik dan kontekstual.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara *Murāqabah* dan *safety riding* pada pengendara sepeda motor di Kota Semarang. Berdasarkan hasil analisis terhadap 193 responden, diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. *Murāqabah* pengendara sepeda motor di Kota Semarang menunjukkan bahwa mayoritas responden memiliki kesadaran spiritual bahwa Allah selalu mengawasi mereka dalam setiap aktivitas, termasuk saat berkendara. Kesadaran ini berpotensi menjadi kontrol diri dalam menjalankan perilaku tertib berlalu lintas.
2. *Safety riding* juga tercermin dari kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, penggunaan helm, dan kesadaran akan pentingnya keselamatan. Temuan ini mencerminkan adanya upaya dari sebagian besar pengendara, khususnya generasi muda, untuk berkendara secara bertanggung jawab.
3. Terdapat hubungan yang signifikan dan kuat antara *Murāqabah* dan *safety riding*, dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0,692 dan signifikansi 0,000. Artinya, semakin tinggi kesadaran *Murāqabah* seseorang, maka semakin tinggi pula kecenderungannya untuk berkendara secara aman dan tertib.

Namun demikian, meskipun secara teoritis dan statistik kedua variabel ini menunjukkan hasil yang positif, tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang mengindikasikan bahwa nilai-nilai spiritual dan perilaku *safety riding* yang sudah terbentuk belum cukup untuk mengatasi kompleksitas masalah di lapangan. Masih terdapat faktor eksternal seperti kondisi infrastruktur, tekanan waktu, budaya berkendara, dan lemahnya penegakan hukum yang menjadi tantangan tersendiri. Oleh karena itu, peningkatan *Murāqabah* dan perilaku *safety riding* perlu dibarengi dengan pendekatan kolektif dan sistemik agar dampaknya benar-benar terasa dalam menurunkan angka kecelakaan.

5.2 Saran-saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang telah dipaparkan, maka peneliti memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Bagi Pengendara Sepeda Motor, khususnya generasi muda di Kota Semarang, diharapkan dapat terus meningkatkan kesadaran spiritual (*Murāqabah*) sebagai

kontrol internal dalam berkendara. Nilai-nilai *Murāqabah* perlu diimplementasikan tidak hanya dalam niat, tetapi juga dalam praktik nyata di jalan raya, seperti menghormati pengguna jalan lain, mematuhi rambu lalu lintas, dan menjaga keselamatan diri maupun orang lain.

2. Bagi Lembaga Pendidikan dan Komunitas Dakwah, hasil penelitian ini dapat menjadi dasar untuk menyusun program edukasi keselamatan berkendara yang berbasis nilai-nilai spiritual. *Murāqabah* sebagai konsep tasawuf perlu disinergikan dengan pendidikan lalu lintas agar mampu menyentuh kesadaran moral dan etika para pengendara secara lebih mendalam.
3. Bagi Dinas Perhubungan dan Kepolisian, penting untuk memperkuat upaya penegakan hukum lalu lintas yang konsisten dan adil. Selain itu, kampanye keselamatan berkendara sebaiknya melibatkan pendekatan nilai, seperti spiritualitas dan tanggung jawab sosial, agar lebih efektif menyasar aspek afektif dan kognitif masyarakat.
4. Bagi Peneliti Selanjutnya, disarankan untuk meneliti faktor-faktor lain yang memengaruhi perilaku *safety riding* secara lebih komprehensif, seperti tekanan sosial, kondisi infrastruktur, atau budaya berkendara kolektif. Penelitian selanjutnya juga dapat menggunakan metode campuran (*mixed methods*) agar dapat menggali lebih dalam hubungan antara kesadaran spiritual dan praktik nyata di jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abu Ahmadi. *Psikologi Agama*. Jakarta: Rineka Cipta, 2005.
- Al-Bukhari & Muslim. *Shahih al-Bukhari wa Muslim*, Kitab al-Adab.
- Al-Ghazali, I. *Ringkasan Ihya' Uhumuddin*. Jakarta: Akbar Media, 2008.
- Al-Jauziyah, Ibnu Qayyim. *Madarijus Salikin*. Terj. Kathur Suhardi. Bandung: Pustaka al-Kautsar, 1998.
- Al-Qur'an. Surah Al-Baqarah (2): 195.
- Al-Qushayri. *Risalah al-Qushayriyyah fi Ilm al-Tasawwuf*. 2000.
- Amien Nurhakim. *Mindfulness dalam Hadis-Hadis Murāqabah*. Jakarta: Sekolah Pascasarjana UIN Syarif Hidayatullah, 2023.
- Azwar, S. *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2016.
- Badan Pusat Statistik. *Statistik Transportasi Provinsi Jawa Tengah 2021*. Semarang: BPS Provinsi Jawa Tengah, 2021.
<https://jateng.bps.go.id/publication/2021/12/10/820e7f1b07f5c9a7338a51f3/statistik-transportasi-provinsi-jawa-tengah-2021.html>
- Barkah Nugroho. "Ketaatan Berlalu Lintas sebagai Penerapan Nilai-Nilai Islam." *Tarjih: Jurnal Pemikiran Islam dan Hukum* 16, no. 107 (2022): 137–153.
- Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro. *Analisis Tata Ruang dan Dampaknya terhadap Lalu Lintas Kota Semarang*. Semarang: UNDIP Press, 2022.
- Dinas Perhubungan Kota Semarang. *Laporan Kemacetan dan Volume Kendaraan di Titik-Titik Strategis Kota Semarang*. 2023.
- Direktorat Kamsel Korlantas Polri. *Pedoman Umum Safety Riding*. Jakarta: Korlantas Polri, 2021.
- Edo Rusyanto. "Kesadaran Berlalu Lintas di Kalangan Pengendara Sepeda Motor." *Webinar Nasional Keselamatan Jalan*, Road Safety Association Indonesia, 2022.
- Ghozali, I. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 23*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2016, hlm. 161.

- Hamka. *Falsafah Hidup*. Jakarta: Pustaka Panjimas, 1984.
- Hamka. *Tasawuf Modern*. Jakarta: Pustaka Panjimas, 1983.
- Henrico Febriansyah Simatupang. *Analisis Faktor yang Mempengaruhi Safety Driving pada Pengemudi Angkutan Kota Trayek Pinang Baris – Belawan di Kota Medan*. Medan: Universitas Medan Area, 2021.
- Ibn Manzur. *Lisan al-Arab*. 1993.
- Ibn Qayyim al-Jawziyya. *Madarij al-Salikin*. 2016.
- Ilham, R. M. *Pengaruh Faktor Kebiasaan Pengemudi, Budaya Kerja, dan Infrastruktur Jalan terhadap Keselamatan Mobil Angkutan BRT Dishub Kota Semarang*. Skripsi, 2020.
- Kepolisian Daerah Jawa Tengah. *Laporan Tahunan Kecelakaan Lalu Lintas Kota Semarang 2023–2024*. Semarang: Ditlantas Polda Jateng, 2024.
- Korlantas Polri. *Pedoman Umum Safety Riding*. 2021.
- Lukman Hakim, Fauzi Saleh, dan Muhammad Zaini. "Konsep Murāqabah dan Pencapaian Personalitas Kolektif dalam Pemikiran Tasawuf Muhammad Fethullah Gulen." *Substantia: Jurnal Ilmu-Ilmu Ushuluddin* 26, no. 2 (2024): 173–192. <https://jurnal.ar-raniry.ac.id/index.php/substantia/article/view/23688>
- Mica R. Endsley. "Toward a Theory of Situation Awareness in Dynamic Systems." *Human Factors* 37, no. 1 (1995): 32–64.
- Mukhammad Firdaus. *Muroqobah dalam Perspektif Habib Umar bin Hafidz*. Skripsi, Program Ma'had Aly, Universitas Islam Malang, 2020.
- Pemerintah Provinsi Jawa Tengah. *Evaluasi Proyek Infrastruktur Transportasi Kota Semarang*. Semarang: Dinas PUPR Jateng, 2023.
- Prasetyo. "Dampak Kepadatan Lalu Lintas terhadap Keselamatan Jalan." *Jurnal Infrastruktur Perkotaan*, 2021.
- Pramudya Uta, Pramudya Uta. "Efektifitas Sanksi Pidana Dalam Pasal 291 Uu No. 22 Tahun 2009 Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Yang Tidak Memakai Helm

- Sni Di Wilayah Hukum Polres Kerinci Te." PhD diss., Universitas Batanghari, 2018.
- Rahman. "Spirituality and Self-Regulation: A Psychological Perspective." *Journal of Islamic Psychology*, 2021.
- Rezki Perdani Sawai dkk. "Relationship between Religiosity, Shame and Guilt among Malaysian Muslims Youth." *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences* 7, Special Issue – Islam and Contemporary Issues (2017): 423–432.
- Rifa'i. "Adu Banteng antara Mobil dan Motor di Semarang." *Java News TV*, 20 Agustus 2024. <https://www.javanewstv.com/adu-banteng-antara-mobil-dan-motor-di-semarang/>
- Riptek Semarang. *Statistik Kendaraan Bermotor di Kota Semarang Tahun 2023*. 2023.
- Roosinda, F. W. "Kampanye Safety Riding dalam Meningkatkan Tertib Berlalu Lintas bagi Komunitas Bikers di Surabaya." *KOMUNIKATIF: Jurnal Ilmiah Komunikasi* 2, no. 2 (2013): 90–101.
- Situmorang, Syafrizal Helmi, Iskandar Muda, M. Doli, and Fanzie Syarief Fadli. Analisis data untuk riset manajemen dan bisnis. USUpres, 2010.
- Sony Susmana. "Peran Pendidikan Safety Riding dalam Meningkatkan Kesadaran Berkendara." *Webinar Nasional Keselamatan Jalan*, 2022.
- STIKes Mitra RIA Husada Jakarta. *Hubungan Pengetahuan dan Kesadaran Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Safety Riding pada Pengendara Sepeda Motor di Jakarta Selatan*. 2023.
- Sugiyono. *Statistika untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta, 2015
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Edisi ke-3. Bandung: Alfabeta, 2019.
- Survei oleh Penulis. *Survei Kesadaran Spiritual dan Keselamatan Berkendara pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Semarang (N=23)*. Google Form, April 2025.
- Sutanto. "Kesadaran Berkendara dan Keselamatan Lalu Lintas." *Jurnal Transportasi*, 2019.

Sutanto, A. *Kesadaran Berkendara dan Keselamatan Lalu Lintas: Perspektif Psikologi Transportasi*. Jakarta: Pustaka Akademika, 2020.

Sutja, I. K., dkk. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Singaraja: Universitas Pendidikan Ganesha Press, 2017.

Wawancara bersama Edo Rusyanto dan Sony Susmana dalam *Webinar Nasional Keselamatan Jalan*, diselenggarakan oleh Road Safety Association Indonesia, 2022.

Yusuf. "Spiritualitas dan Perilaku Disiplin." *Jurnal Psikologi Islam*, 2021.

LAMPIRAN

1. Blue Print Skala Murāqabah

Aspek	Indikator	Aitem	
		Favorable	Unfavorable
Ketenangan Batin (<i>Inner Peace</i>)	Tidak mudah marah, cemas, atau panik dalam situasi sulit	(1) Saya bisa mengelola emosi dengan baik saat marah (5) Saya dapat berpikir jernih dan rasional meskipun berada di bawah tekanan	(7) Emosi saya sering kali menguasai saya saat menghadapi masalah. (10) Saya mudah frustrasi ketika segala sesuatu tidak sesuai harapan
	Mampu menahan diri dalam menghadapi konflik	(8) Ketika terjadi perbedaan pendapat dengan rekan kerja dalam rapat, saya berusaha tetap tenang dan tidak langsung memotong pembicaraan. (11) Saat anggota keluarga menyampaikan kritik yang kurang menyenangkan, saya memilih mendengarkan dengan kepala dingin sebelum merespons.	(2) Jika ada teman yang tidak setuju dengan pendapat saya di diskusi kelompok, saya langsung tersulut emosi dan sulit mengendalikan reaksi. (6) Ketika sedang berselisih dengan pasangan atau sahabat, saya cenderung meninggikan suara karena tidak bisa menahan diri.

	Mampu berkonsentrasi dan membuat keputusan dengan tenang	(3) Ketika menghadapi tugas penting dengan tenggat waktu singkat, saya tetap bisa fokus dan mempertimbangkan keputusan secara matang. (9) Dalam kondisi tertekan, saya mampu menenangkan diri terlebih dahulu sebelum mengambil keputusan yang tepat.	(12) Saat banyak pekerjaan menumpuk, saya sering terburu-buru mengambil keputusan tanpa berpikir jernih. (14) Ketika berada dalam situasi mendesak, saya mudah panik sehingga sulit berkonsentrasi untuk menentukan pilihan terbaik.
	Tidak merasa perlu mencari validasi berlebihan dari orang lain	(4) Saya tetap yakin dengan keputusan saya meskipun tidak semua orang memberikan persetujuan. (13) Saya tidak merasa harus selalu mendapat pujian agar percaya diri dengan hasil kerja saya.	(15) Saya merasa gelisah jika keputusan saya tidak didukung atau disetujui oleh banyak orang. (16) Saya sering mengubah pilihan saya hanya karena khawatir tidak dianggap baik oleh orang lain

	Mengalami ketenangan dalam ibadah, doa, atau perenungan	(17) Saya merasa tenang dan damai ketika berdoa atau beribadah, meskipun sedang menghadapi masalah. (19) Saat melakukan perenungan atau zikir, saya bisa merasakan kedekatan dengan Tuhan dan terbebas dari kegelisahan.	(21) Saya sulit merasakan ketenangan saat beribadah karena pikiran saya terus terganggu oleh urusan dunia. (23) Doa dan perenungan sering terasa hambar bagi saya, karena saya tidak benar-benar merasa terhubung secara batin.
Kesadaran akan rasa bersalah (<i>Guilt Awareness</i>)	Menyadari bahwa tindakan yang dilakukan bertentangan dengan nilai-nilai moral yang diyakini.	(18) Saat saya berbohong kepada teman untuk menghindari masalah, saya menyadari bahwa itu bertentangan dengan nilai kejujuran yang saya yakini. (22) Ketika saya membiarkan seseorang diperlakukan tidak adil dan tidak membela, saya sadar bahwa tindakan saya bertentangan dengan	(20) Jika saya mencontek dalam ujian, saya tidak terlalu memikirkan apakah itu melanggar nilai moral yang saya anut. (24) Ketika saya berbicara kasar kepada orang lain saat marah, saya jarang merasa bahwa itu bertentangan

		prinsip moral saya tentang keadilan.	dengan nilai yang saya yakini
	Mampu mengidentifikasi tindakan atau perilaku yang menyebabkan perasaan bersalah.	(25) Ketika saya menyakiti perasaan orang lain dengan kata-kata saya, saya bisa menyadari bahwa itulah penyebab saya merasa bersalah. (28) Jika saya mengabaikan tanggung jawab yang penting, saya mampu mengenali bahwa itulah yang membuat saya tidak tenang secara batin.	(30) Saya sering merasa bersalah tanpa tahu pasti tindakan mana yang menjadi penyebabnya. (31) Meskipun melakukan sesuatu yang salah, saya jarang menyadari bahwa itulah yang menimbulkan rasa bersalah dalam diri saya.
	Muncul niat untuk memperbaiki kesalahan atau tindakan yang menyebabkan rasa bersalah.	(27) Setelah menyadari bahwa saya mengecewakan orang tua karena melanggar aturan, saya berniat meminta maaf dan berusaha tidak mengulanginya. (29) Ketika saya tidak membantu teman yang sedang kesulitan, saya	(26) Meskipun saya menyadari telah menyakiti perasaan orang lain, saya merasa tidak perlu melakukan apa pun untuk memperbaikinya. (32) Saat merasa bersalah karena mencontek, saya lebih memilih

		merasa bersalah dan ingin menebusnya dengan membantu lain kali.	mengabaikannya daripada berusaha berubah.
Kesadaran penuh (<i>Mindfulness</i>)	Menghindari keputusan atau tindakan yang diambil dengan gegabah atau tanpa pemikiran yang matang.	(43) Ketika dihadapkan pada pilihan sulit, saya lebih memilih untuk mengambil waktu sejenak untuk berpikir daripada membuat keputusan terburu-buru. (44) Saya cenderung menghindari mengambil keputusan besar, seperti pindah kerja, tanpa mempertimbangkan segala akibatnya terlebih dahulu.	(45) Ketika saya merasa terdesak waktu, saya sering membuat keputusan cepat tanpa memikirkan semua konsekuensinya. (46) Saya pernah mengambil keputusan penting, seperti membeli barang mahal, hanya karena emosi sesaat tanpa pertimbangan yang matang.
	Hidup tidak semata-mata dikejar target, tapi juga dijalani dengan makna	(41) Saya percaya bahwa meskipun penting untuk mencapai tujuan hidup, saya juga perlu menikmati perjalanan hidup dan menemukan makna dalam setiap pengalaman.	(47) Saya sering merasa tertekan untuk mengejar target-target hidup dan tidak terlalu memikirkan apakah saya benar-benar menikmati prosesnya.

		(42) Bagi saya, kesuksesan bukan hanya soal pencapaian materi atau karier, tetapi juga tentang memberi arti dalam setiap hubungan dan kontribusi saya.	(48) Terkadang, saya merasa bahwa hidup hanya untuk mencapai tujuan tertentu, tanpa banyak memperhatikan makna di balik apa yang saya lakukan.
	Merasakan empati terhadap orang lain dan mengakui perasaan mereka tanpa menghakimi atau memberikan saran yang tidak diminta.	(34) Saat teman curhat tentang masalah pribadinya, saya mendengarkan dengan penuh perhatian dan tidak terburu-buru memberikan solusi atau menghakimi perasaannya. (36) Ketika melihat seseorang sedang kesulitan, saya mencoba merasakan apa yang mereka alami tanpa menganggap itu sebagai kelemahan atau membuat komentar yang tidak perlu.	(39) Ketika teman berbagi masalah dengan saya, saya sering merasa perlu memberi saran atau solusi, meskipun mereka hanya butuh didengarkan. (40) Saat seseorang mengungkapkan perasaannya yang berbeda dengan saya, saya terkadang menghakimi atau merasa bahwa perasaan mereka tidak valid.

	Menyadari perubahan perasaan, seperti kecemasan atau kebahagiaan, tanpa merasa harus mengubahnya atau bereaksi berlebihan.	(33) Ketika saya merasa cemas sebelum presentasi penting, saya bisa mengakui perasaan itu tanpa merasa harus menghentikannya atau bertindak terburu-buru untuk menenangkan diri. (35) Saat saya merasa bahagia setelah mendengar kabar baik, saya bisa menikmati kebahagiaan tersebut tanpa merasa khawatir apakah perasaan itu akan berlalu atau tidak.	(37) Jika saya merasa cemas saat menghadapi ujian, saya langsung berusaha mencari cara untuk menghilangkan kecemasan itu, bahkan jika itu tidak terlalu mengganggu. (38) Ketika saya merasa sangat senang setelah menerima penghargaan, saya merasa khawatir bahwa kebahagiaan itu tidak akan bertahan lama, sehingga saya cenderung berusaha menjaga perasaan tersebut dengan berlebihan.

2. Blue Print Skala Safety Riding

Aspek	Indicator	Aitem
-------	-----------	-------

		Favorable	Unfavorable
Alertness (Kewaspadaan)	Kemampuan mengenali potensi bahaya di jalan secara cepat.	34) Saya dapat segera menyadari adanya potensi bahaya seperti lubang atau kendaraan berhenti mendadak. 35) Saya selalu waspada terhadap perubahan mendadak di kondisi jalan saat berkendara	37) Saya sering terlambat menyadari bahaya yang muncul di jalan. 38) Saya tidak terbiasa memperhatikan tanda-tanda bahaya sebelum hal itu terjadi
	Penguasaan teknik dasar dan lanjutan berkendara (seperti <i>oversteer</i> ; <i>understeer</i>).	36) Saya mengerti bagaimana mengendalikan motor saat menikung tajam. 33) Saya mampu mengontrol kendaraan ketika kehilangan traksi di jalan licin	26) Saya belum mengetahui teknik mengatasi kendaraan yang tergelincir. 25) Saya merasa panik saat kendaraan saya tidak stabil saat berbelok
	Kesiapan menghadapi situasi mendadak (jalan licin, dan kerikil)	32) Saya tetap tenang dan sigap ketika melintasi jalan yang licin atau penuh kerikil	23) Saya cenderung tetap memacu kendaraan meskipun jalan terlihat berbahaya

		31) Saya sudah terbiasa menyesuaikan kecepatan ketika melintasi medan yang berisiko	24) Saya sering kehilangan kontrol saat menghadapi kondisi jalan yang berubah secara tiba-tiba.
Awareness (Kesadaran)	Pemahaman terhadap kemampuan dan batas kendaraan.	29) Saya mengetahui batas maksimal kecepatan dan kemampuan pengereman motor saya. 30) Saya tidak memaksakan kendaraan melewati medan yang sulit jika tidak memungkinkan	22) Saya sering mengabaikan kondisi teknis motor saat berkendara jauh 21) Saya tidak yakin kapan motor saya sudah mencapai batas kemampuannya
	Kesadaran terhadap fungsi dan penggunaan fitur keselamatan kendaraan.	28) Saya memahami fungsi rem depan dan belakang serta menggunakannya dengan tepat 27) Saya terbiasa memeriksa lampu, spion, dan klakson sebelum berkendara	17) Saya jarang memanfaatkan fitur keselamatan kendaraan secara optimal 16) Saya sering lupa mengecek kelengkapan keselamatan sebelum berangkat

	Kemampuan meningkatkan insting dalam pengoperasian kendaraan saat darurat	19) Saya dapat mengambil keputusan cepat saat kendaraan mengalami gangguan di jalan. 20) Saya dapat mengendalikan diri saat menghadapi keadaan darurat di jalan	18) Saya biasanya panik dan bingung ketika kendaraan bermasalah secara tiba-tiba. 15) Saya selalu panik saat ada yang menyalip terlalu mepet
<i>Attitude (Sikap)</i>	Kesiapan bersikap proaktif dalam mengantisipasi bahaya	39) Saya sering memperkirakan kemungkinan bahaya sebelum mengambil Tindakan 14) Saya memilih jalur dan kecepatan dengan pertimbangan keamanan, bukan hanya kecepatan.	13) Saya cenderung menunggu sampai bahaya muncul sebelum mengambil Tindakan 12) Saya lebih mengutamakan kecepatan ketimbang memperkirakan risiko.
	Kepedulian terhadap keselamatan pengguna jalan lain	11) Saya memberi ruang bagi pejalan kaki dan pengendara lain dengan sadar 40) Saya menyesuaikan kecepatan saat	48) Saya jarang peduli apakah tindakan saya membahayakan pengguna jalan lain 10) Saya sering menyerobot hak pengguna jalan yang

		melewati area ramai atau padat lalu lintas.	lebih lemah, seperti pejalan kaki
	Kemampuan menahan emosi saat menghadapi pengemudi yang tidak tertib	9) Saya memilih untuk tetap tenang saat ada pengendara lain yang ugal-ugalan 41) Saya tidak mudah terpancing emosi meski dipotong jalan oleh pengguna lain	8) Saya sering marah dan membalas jika ada pengemudi yang mengganggu saya 47) Saya cenderung memaki atau menegur keras pengemudi lain saat kesal
<i>Anticipation</i> (Antisipasi)	Kemampuan mengamati lingkungan sekitar secara aktif saat berkendara	42) Saya rutin mengecek spion dan kondisi sekitar selama berkendara 6) Saya memperhatikan tanda-tanda pergerakan kendaraan di sekeliling saya	7) Saya jarang mengecek kondisi sekitar kecuali saat akan menyalip 43) Saya sering fokus ke depan saja tanpa memperhatikan sekeliling
	Kesiapan merespons tindakan tak terduga dari pengguna jalan lain.	5) Saya selalu siap untuk mengerem atau bermanuver jika ada pengendara yang bertindak sembarangan. 3) Saya menjaga jarak aman agar	46) Saya mudah panik dan sering terlambat bereaksi saat pengguna jalan lain bertindak sembrono. 4) Saya sering berkendara terlalu dekat dengan kendaraan lain tanpa

		punya waktu merespons kejadian tiba-tiba	memperhitungkan risiko.
	Kebiasaan memperkirakan potensi risiko sebelum terjadi	44) Saya berpikir dua kali sebelum berkendara di cuaca buruk atau jalan rusak. 2) Saya menganalisis kemungkinan risiko sebelum mengambil rute atau kecepatan tertentu	1) Saya jarang mempertimbangkan risiko sebelum berkendara. 45) Saya hanya memikirkan risiko setelah kejadian buruk terjadi.

DATA KUESIONER

A 1	A 2	A 3	A 4	A 5	A 6	A 7	A 8	A 9	A1 0	A1 1	A1 2	A1 3	A1 4	A1 5	A1 6	A1 7	A1 8	A1 9	A2 0
3	1	2	2	4	3	1	4	4	1	4	1	4	1	1	2	4	4	3	1
2	3	1	4	3	4	4	3	3	2	3	4	2	4	3	2	4	2	2	3
3	2	3	4	4	1	1	3	3	2	3	2	4	2	2	1	4	4	4	2
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
3	2	2	3	2	2	3	1	2	3	2	4	3	3	4	3	3	2	3	2
3	1	4	3	3	2	3	2	3	2	4	2	4	3	1	2	4	4	4	3
3	1	4	3	3	1	2	3	3	2	4	1	2	2	1	1	4	4	4	1
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3
2	2	2	3	2	3	4	3	2	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	2
3	1	4	4	3	1	1	4	4	3	4	1	4	3	3	2	4	4	4	2
2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	3	4	3	3	2	4	3	3	2
3	2	2	2	2	4	3	3	2	3	2	3	3	3	3	2	4	3	4	3
3	1	3	3	2	1	2	4	3	2	4	1	4	2	1	1	3	4	3	3
4	1	3	4	3	1	1	4	4	1	4	2	1	1	1	3	3	4	4	1
2	1	4	2	4	2	3	4	3	3	3	2	3	3	3	3	4	4	4	1
4	1	3	3	3	4	3	1	4	4	4	2	1	3	4	3	4	4	4	1
3	3	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	4	3	3	3	2	3	3	3
3	1	4	3	4	3	3	4	4	3	4	1	4	3	2	1	4	4	4	1
4	1	4	3	3	1	2	4	3	1	4	2	1	2	1	2	4	2	4	4
3	1	3	3	3	1	3	3	3	2	3	2	3	2	2	3	4	4	3	1
3	1	2	3	3	1	1	3	3	2	3	3	4	3	1	1	3	3	3	2
3	1	3	3	3	3	3	4	4	2	4	2	3	2	2	1	4	4	4	2
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	2	2	4	3
2	1	3	3	2	3	3	4	2	3	4	2	2	2	3	3	4	3	3	2
3	1	3	2	4	2	2	4	3	4	4	2	4	3	2	2	4	4	4	1
4	1	4	3	4	4	1	4	4	1	4	1	4	1	1	1	4	4	4	1
2	3	3	2	2	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	2
2	1	4	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	2	1	2	4	4	4	2
3	2	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	2	4	2
2	3	2	2	1	2	4	3	2	4	3	4	3	4	4	4	2	3	2	3
4	1	2	2	2	2	1	4	3	1	3	2	3	2	2	2	3	2	3	3
2	1	3	2	1	3	4	2	1	4	3	3	4	4	3	3	4	3	4	1
2	1	2	1	2	1	3	2	3	2	4	1	2	3	3	3	4	2	3	1
3	1	2	3	2	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	4	4	3	3
2	2	2	3	2	2	3	3	2	4	3	4	2	3	4	3	3	3	4	3
2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2	1	3	4	3	1	3	4	2	3	3	2	4	3	2	3	4	4	4	1
3	1	2	3	3	1	2	3	2	2	4	3	2	2	2	2	3	4	3	2

4	1	4	3	4	1	1	4	4	1	4	1	4	2	1	4	4	4	4	1
3	1	3	3	3	2	2	3	3	2	3	3	3	2	2	3	3	2	3	2
3	1	3	3	3	1	2	3	3	1	4	1	3	2	2	3	3	4	3	2
3	1	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	2	3	3	4	3

3	2	3	2	3	4	4	4	4	4	2	4	4	3	3	3	3	3	3	3
3	2	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
1	2	3	4	2	3	3	4	1	2	2	3	4	4	2	4	4	4	3	3
3	1	2	2	2	1	2	4	3	2	3	2	2	4	2	3	4	3	4	3
3	1	3	3	3	1	3	3	2	2	4	3	4	3	3	3	4	3	4	1
4	1	4	4	4	4	1	4	4	4	4	1	4	1	4	3	4	4	4	4
3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	2	3	2	2	1	3	2	3	3
4	1	4	4	4	4	1	4	4	1	4	1	4	1	1	1	4	4	4	4
4	1	4	1	4	4	4	4	4	4	4	3	4	1	4	4	4	4	4	4
3	2	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	3	3	2	3	3
3	1	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	4	2	3	3	3	3	3	2
2	3	2	4	4	4	2	4	3	3	2	4	4	3	3	2	3	4	3	3
3	4	3	3	2	1	4	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	4	2	3
3	2	3	3	3	2	4	3	3	3	3	2	3	4	3	2	3	3	4	2
2	1	3	2	2	4	4	3	2	3	4	4	2	3	2	3	4	3	4	1
3	1	3	2	4	1	2	4	4	3	4	1	4	2	2	1	4	3	4	1
2	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
2	2	3	3	3	2	3	3	2	4	4	3	3	3	3	3	3	2	3	3
3	2	3	1	3	3	2	4	3	1	2	2	3	2	2	2	4	3	3	2
4	1	3	3	3	1	1	4	3	2	4	1	4	2	1	3	4	4	4	1
2	1	2	4	3	2	2	3	4	2	4	2	4	2	2	2	4	4	4	2
4	1	3	2	2	1	4	4	4	4	3	2	4	4	3	4	3	2	4	2
4	1	2	4	1	3	3	4	3	3	2	3	4	4	2	1	4	1	4	3
3	1	3	3	3	2	2	3	3	1	3	2	3	2	2	2	3	3	3	1
3	2	3	3	2	2	3	3	4	3	3	2	3	2	3	3	4	3	4	1
4	1	4	4	4	1	1	4	4	3	4	1	4	2	3	3	4	4	4	1
3	2	3	4	3	2	3	3	3	3	4	2	4	3	1	1	3	4	4	3
2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2	3	2
4	1	4	3	2	1	1	4	4	2	4	2	4	2	1	2	4	4	4	1
4	1	1	4	1	4	1	4	4	4	1	1	4	3	1	1	4	4	4	1
2	1	1	2	2	1	3	3	2	2	2	2	3	3	1	2	3	4	3	1
2	1	3	2	4	3	3	4	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	4	2
2	1	4	3	2	1	2	4	3	2	3	1	2	3	3	4	3	3	4	1
3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
3	1	3	3	3	1	1	4	3	2	4	2	4	2	1	2	4	4	3	1
3	3	3	3	3	1	4	4	3	3	4	3	3	2	3	2	3	3	4	3
4	1	4	3	4	1	2	4	4	1	4	2	4	1	1	1	4	4	4	3
2	1	2	2	2	2	3	3	4	2	3	2	4	4	2	3	3	3	4	3
3	1	3	3	4	2	1	4	4	2	4	2	3	2	2	1	4	3	2	2
4	1	4	3	4	1	2	4	4	2	3	1	3	1	1	3	4	3	4	2
4	1	4	4	4	1	1	4	4	1	4	1	4	1	1	1	4	4	4	1

2	2	3	3	2	2	3	4	3	4	2	2	2	3	3	3	4	4	3	2
2	1	3	3	2	3	3	3	2	3	4	3	3	4	2	2	3	3	4	3
3	2	3	3	2	1	3	4	3	3	4	3	3	4	2	2	4	3	4	2
3	1	3	3	3	2	3	4	3	3	2	3	3	3	3	3	4	4	3	2
4	1	3	4	3	4	2	4	4	2	3	3	4	2	4	4	3	4	4	4

3	1	3	3	3	1	2	4	4	1	4	2	4	2	1	1	2	2	3	1
3	1	2	2	2	1	1	4	1	2	4	2	4	1	3	2	4	3	4	3
2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3
4	2	3	3	4	1	2	4	2	4	3	2	3	2	2	4	3	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
3	1	4	4	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	4	3	4	2
3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	2	3	3	4	2	3	2	3
3	2	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	4	2	3	2	4	2	3	2
3	1	4	4	3	2	3	4	4	1	4	2	4	3	2	3	4	4	3	2
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1	1	1
2	2	4	3	3	3	3	3	3	2	3	3	4	2	2	3	3	2	3	2
1	4	1	1	1	1	4	1	1	4	1	4	4	4	4	4	1	4	1	4
3	3	4	3	3	2	2	2	4	3	3	1	4	3	2	3	2	2	3	2
3	1	3	3	3	2	2	3	3	4	3	1	3	3	4	3	4	4	4	1
3	1	4	4	3	1	2	4	3	1	3	2	4	1	1	2	4	3	4	1
3	1	4	3	3	3	1	4	3	3	2	1	3	2	3	2	4	4	3	3
3	1	3	3	3	1	2	4	4	2	4	2	3	2	1	3	4	4	4	1
2	2	3	3	3	2	3	3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2
3	1	4	3	2	1	2	4	1	1	3	1	4	4	3	1	4	1	4	1
3	3	4	3	3	2	3	4	2	2	3	3	4	2	2	3	3	4	3	1
3	1	3	3	2	2	3	3	3	3	4	2	3	4	2	4	4	3	4	1
3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3
3	1	3	2	3	2	2	4	2	3	2	2	3	3	3	3	4	4	3	1
3	2	3	3	4	3	3	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	2
3	1	3	2	2	2	2	4	2	2	3	3	2	3	2	3	4	4	4	2
3	1	3	4	3	1	2	4	4	4	3	2	2	2	3	3	4	3	4	2
3	1	3	3	4	3	4	4	4	1	4	2	4	2	2	3	4	4	4	1
3	1	4	4	4	2	1	4	4	2	4	2	3	2	1	2	4	4	4	1
4	1	4	3	3	1	2	3	4	1	3	1	4	2	1	2	4	3	4	3
4	1	3	3	3	2	3	4	4	2	3	3	4	3	1	2	4	4	3	2
4	1	4	3	3	1	2	3	4	2	4	2	3	2	2	2	3	3	4	2
3	1	3	3	3	2	2	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3	4	2
2	1	3	3	3	1	4	4	4	4	4	1	2	2	3	3	3	4	4	2
3	1	3	2	2	2	4	4	3	4	4	2	3	4	3	3	3	4	3	3
3	1	3	3	3	1	2	3	3	2	3	1	3	2	2	2	4	4	4	1
3	2	3	3	3	2	2	3	3	2	3	2	3	2	2	2	3	2	4	2
3	1	3	4	3	3	2	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	2	4	3
3	1	2	3	3	2	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2
3	1	3	4	3	3	1	4	3	3	4	3	3	3	2	3	4	3	4	2
4	1	2	4	4	1	4	4	4	1	2	1	4	1	1	1	4	4	3	1

3	1	3	3	3	2	2	4	3	2	3	1	3	3	3	3	4	2	4	1
4	1	1	3	3	4	1	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3
3	1	3	4	3	2	3	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	2
4	1	4	4	1	1	4	3	4	1	4	1	4	4	4	1	4	4	4	4
3	2	3	2	1	4	2	3	2	3	2	3	2	4	4	1	3	2	4	3

3	2	3	2	3	2	2	3	2	3	3	3	3	3	2	3	1	3	3	3
3	3	3	3	3	1	3	4	3	2	3	1	3	3	1	3	3	4	3	3
3	1	4	3	3	1	2	4	3	2	3	2	4	2	2	3	4	4	4	2
4	2	3	3	4	1	3	3	3	4	3	2	4	3	2	3	4	4	4	2
3	2	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	2	2	2	3	2	3	2
3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4
3	1	3	3	2	1	2	4	1	4	2	1	1	4	1	2	4	4	4	1
3	1	4	2	3	2	1	4	4	1	3	2	3	3	2	3	4	4	4	1
3	3	3	2	4	4	4	4	4	4	3	3	2	2	3	4	4	4	4	3
4	1	4	2	4	1	2	4	3	1	4	1	4	2	3	1	4	3	4	1
1	1	4	2	3	1	1	4	4	2	4	1	4	1	1	1	4	4	4	1
3	1	3	1	3	3	2	4	3	3	4	1	3	3	1	3	4	4	4	1
4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	1	4	1	4	4	4	4
3	1	3	2	2	1	3	4	4	2	3	3	3	3	2	3	4	3	4	2
3	1	3	3	3	2	2	4	4	3	4	2	3	3	2	2	4	3	4	1
3	1	3	4	4	1	4	2	2	4	4	1	4	2	4	2	4	4	4	1
3	1	3	2	4	2	2	4	3	3	4	2	2	2	3	4	4	4	3	2
3	3	3	3	2	3	2	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2
4	2	4	2	3	1	1	4	4	2	3	1	4	2	1	2	4	2	4	2
3	1	3	2	3	1	1	3	4	3	4	1	4	2	2	3	4	4	4	3
2	3	3	3	2	1	3	4	3	2	4	3	4	4	3	1	4	2	4	2
2	1	2	3	2	2	1	3	2	4	2	3	3	4	3	3	4	4	2	3
4	2	4	4	4	2	3	4	3	3	4	2	4	3	2	3	4	4	4	2
4	2	3	3	3	3	4	3	4	2	3	2	3	3	3	3	4	3	4	1
4	1	2	2	2	3	1	4	4	3	4	1	2	3	3	4	3	3	4	2
3	1	3	3	3	2	4	4	4	3	4	4	3	2	3	4	4	4	4	2
2	2	2	2	3	3	2	3	3	2	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2
1	1	3	3	3	1	1	4	4	1	4	1	4	2	2	1	4	4	3	1
3	1	3	3	4	2	4	3	3	3	3	2	4	3	2	3	4	3	4	2
3	1	4	4	4	2	2	4	4	2	4	2	4	1	2	2	4	3	3	2
3	2	3	2	3	1	2	4	3	3	3	2	4	2	2	2	4	3	4	2
3	2	3	2	3	2	2	3	3	3	3	1	3	3	3	2	3	3	3	2
3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	2	2
3	2	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	3	2	2	2	2	4	3	2
4	3	4	3	3	3	2	3	3	2	3	2	1	3	2	3	4	2	4	1
3	1	3	3	3	1	2	3	3	3	3	2	3	2	3	3	2	3	3	2
2	3	4	4	4	2	4	4	4	3	4	2	3	3	3	3	4	3	4	1
2	1	2	4	2	1	4	3	2	4	2	3	3	4	4	4	3	3	4	3
3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2
2	1	3	1	3	2	2	4	3	2	2	3	2	3	4	4	3	4	3	3

4	1	4	4	4	2	2	4	4	1	4	2	4	1	2	2	4	4	4	2
3	1	3	3	3	1	2	4	3	3	3	2	4	2	2	3	4	4	4	1
3	2	4	2	2	2	2	4	2	2	2	2	3	2	2	2	4	4	4	1
3	1	3	3	2	1	2	3	3	3	3	2	3	3	3	4	4	4	4	1
3	2	1	2	2	1	2	3	2	3	3	3	3	3	2	2	4	3	4	2

2	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
3	1	3	3	3	2	2	3	4	1	4	2	3	2	2	1	4	2	4	2
2	2	2	3	2	2	3	3	3	3	4	2	3	3	3	3	3	2	3	4
3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2
2	1	4	2	2	1	4	1	2	2	4	2	2	3	3	2	4	4	4	1
2	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	2
3	1	3	2	3	1	1	3	4	3	3	2	4	1	3	1	3	3	3	2
4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4
3	1	3	3	2	1	1	4	3	3	3	3	2	3	3	3	4	2	3	2
3	1	3	3	3	2	2	4	4	2	3	1	2	3	2	2	4	4	4	2
2	2	2	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	4	3	3	3	2	3	2
3	1	2	3	4	2	1	3	4	3	4	2	3	2	2	3	4	4	4	4
3	1	2	2	3	1	2	4	3	4	3	3	3	3	3	2	3	4	3	1
2	1	2	2	2	1	2	3	3	2	3	3	3	3	3	4	3	4	2	2

A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	5	6	7	8	9
1	2	2	1	4	1	4	4	2	4	4	4	3	4	4	3	4	4	1	4
4	3	4	4	4	3	4	4	3	2	4	3	2	3	4	4	4	4	4	3
1	4	2	3	2	2	3	4	2	2	1	3	2	3	4	3	3	3	2	2
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
4	2	3	3	2	2	4	2	2	2	3	1	3	3	2	4	3	2	2	1
2	4	1	2	4	2	4	4	3	1	2	2	4	4	4	4	4	2	2	4
1	4	1	1	2	1	4	3	3	1	1	1	1	4	4	4	3	3	1	3
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
3	4	1	2	3	1	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	4	3	4	4
2	4	1	1	4	1	4	4	3	1	1	2	4	4	1	3	4	4	3	3
3	3	3	2	2	1	2	3	4	3	2	2	2	3	2	2	3	3	4	3
3	4	2	1	3	1	4	4	2	2	2	1	3	3	4	3	4	3	2	3
2	3	2	2	4	1	4	4	3	3	2	3	2	4	3	3	4	4	3	3
2	4	3	4	3	1	4	4	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	3	2
4	4	1	1	4	1	4	4	4	2	2	1	4	4	2	3	4	4	4	3
4	4	3	1	4	3	3	1	4	4	4	3	4	1	1	4	3	4	4	4
2	2	3	2	3	2	3	4	3	3	2	3	3	2	2	3	3	2	2	1
1	3	1	1	4	1	3	4	4	1	1	1	4	4	4	4	4	4	1	4
3	4	2	1	4	1	4	2	3	2	3	4	3	4	4	4	3	3	3	1
1	4	2	1	4	1	3	3	4	2	1	1	2	3	3	3	4	3	3	2
3	2	3	2	4	1	4	3	3	4	3	2	3	3	3	3	4	2	2	2

1	3	2	2	3	2	3	3	3	3	2	2	3	4	4	4	3	2	3	2	1
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4
1	3	2	2	4	1	3	4	2	2	1	3	3	3	4	4	3	3	1	3	1
2	2	2	1	4	2	4	4	4	3	1	1	1	4	2	2	4	4	2	2	1

1	4	1	1	4	1	4	4	4	1	1	1	4	4	4	4	1	4	4	1	1
2	3	3	3	3	1	3	3	4	4	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	2
2	4	1	1	4	1	3	3	4	2	2	2	3	4	2	3	3	4	4	4	2
1	2	1	1	3	1	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	1
3	3	3	2	4	1	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	2	3	4	3
3	3	3	1	4	1	4	3	3	1	1	3	4	4	3	3	3	3	2	4	1
2	3	1	2	4	1	4	3	3	4	2	2	2	3	3	3	4	3	3	3	2
3	2	3	1	4	1	3	2	2	2	3	1	3	3	2	3	3	3	3	1	3
3	3	2	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	2
2	4	1	2	3	2	3	4	4	3	1	3	4	4	3	3	4	3	4	2	1
3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3
3	4	3	3	4	1	4	3	4	2	2	1	3	4	1	3	4	3	4	4	1
3	2	4	1	4	1	4	4	4	1	1	2	4	4	4	4	4	4	2	3	2
1	4	1	1	4	1	4	4	4	1	1	1	4	4	4	4	4	4	1	2	1
3	3	3	2	3	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	3	2
2	3	1	1	3	1	4	4	4	1	1	1	3	4	3	3	3	3	2	4	1
2	3	1	1	3	1	4	2	3	4	1	1	2	3	2	2	3	3	2	2	2
3	3	2	4	4	2	2	3	3	3	3	2	3	3	4	2	3	3	4	4	3
2	2	2	1	2	1	3	2	3	2	1	2	3	2	2	2	3	2	3	2	2
3	4	3	1	3	1	4	3	2	2	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2
3	3	2	2	3	1	3	3	2	2	2	2	3	4	3	3	3	3	3	3	2
3	2	2	1	4	1	4	2	2	3	3	3	3	4	3	4	3	4	2	3	1
4	1	3	1	4	1	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4
3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2
4	1	4	4	4	1	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
4	1	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4
3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	3	2
3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2	3	2	2	4	4	3	3	3	3	3	4	3	2	4	2	2	3	1	3	3
1	3	2	2	3	1	4	2	3	3	2	2	3	4	3	3	4	3	3	4	1
4	3	1	2	3	2	3	4	3	3	1	3	3	4	3	3	3	4	2	2	1
4	3	3	1	4	1	3	4	2	4	1	1	3	4	4	3	4	2	3	1	1
2	4	3	1	4	1	4	4	4	4	1	1	4	4	4	4	4	4	1	4	1
3	3	3	2	3	2	4	3	4	4	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3
3	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	2
2	3	2	1	4	1	3	4	3	2	2	2	3	4	3	3	3	3	2	3	2
1	3	1	1	2	1	4	4	3	3	1	3	3	4	3	3	1	4	2	3	1
3	4	3	2	4	2	4	4	3	4	3	2	4	4	3	3	4	4	4	4	3
3	4	1	3	4	1	1	4	3	4	1	3	4	4	3	3	4	3	4	3	1
4	4	1	1	4	2	4	4	3	4	1	2	4	3	4	2	4	3	1	2	2
2	2	1	2	3	2	3	3	2	2	2	2	2	4	2	3	3	3	2	3	3

2	3	1	2	3	1	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	2
1	4	1	4	3	1	4	4	4	3	1	3	4	4	4	3	4	2	4	4	1
3	4	2	3	4	2	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	2	3	2
3	3	2	2	3	2	2	3	3	3	2	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2
4	4	1	2	3	2	4	4	2	2	1	2	2	4	4	4	4	4	1	2	1

2	4	1	3	1	4	1	2	4	4	4	1	4	1	2	1	1	1	1	1	4
3	3	2	1	4	1	4	1	3	3	2	1	3	4	2	2	4	2	2	2	1
3	3	2	2	3	1	4	3	4	3	2	1	3	4	2	2	4	3	3	3	1
2	3	3	1	4	1	4	4	2	4	1	4	2	4	4	4	4	4	4	2	2
3	3	3	2	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	2	1	3	2	3	2	3	2	1	1	2	4	4	4	3	3	1	3	2
3	3	2	1	3	1	3	3	4	3	2	2	3	4	3	4	1	2	3	3	2
2	4	1	1	4	1	4	3	4	1	1	2	4	4	4	4	4	4	2	4	1
3	1	2	1	4	1	4	4	3	4	1	1	3	4	3	2	4	4	2	2	1
3	3	4	2	2	1	4	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	3
3	3	1	3	4	2	4	3	3	3	2	4	3	4	3	3	4	3	2	4	1
1	4	1	1	4	1	4	4	4	1	1	1	4	4	4	4	4	4	1	4	1
3	3	3	3	4	1	3	4	4	3	1	3	3	3	4	4	3	2	1	3	3
2	4	2	4	4	2	3	3	4	2	2	2	4	4	4	3	4	2	4	4	1
3	3	1	3	3	2	4	3	3	2	2	3	2	4	3	3	3	3	2	3	3
3	3	3	1	4	1	4	4	4	2	4	2	2	4	3	3	4	3	3	3	1
2	1	2	4	4	1	2	4	4	4	1	1	4	4	4	2	4	4	4	4	3
4	4	4	1	4	1	3	4	4	3	3	2	3	4	4	4	4	2	2	3	1
1	4	2	3	3	1	3	3	3	2	2	3	3	4	3	4	3	3	1	3	2
3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	2	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3
4	4	1	3	4	1	2	2	1	4	1	2	4	4	3	4	3	3	4	3	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	2	2	4	2	2	3	3	2	1	2	2	4	3	3	3	2	3	3	2
2	3	3	2	3	1	2	3	2	3	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2
2	3	1	2	3	2	3	3	2	2	1	2	3	3	2	3	3	4	3	3	1
3	4	3	2	4	1	4	4	4	3	4	3	3	4	4	3	1	3	2	3	2
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	4	2	2	3	2	4	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3
4	4	4	4	1	4	1	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	4
3	3	2	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	4	3	4	2	2	3	3	3
2	3	2	1	3	1	4	2	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	4	1
2	4	3	3	4	1	4	4	3	2	2	1	2	4	1	4	3	2	1	3	1
1	3	1	1	4	2	4	4	3	2	1	2	3	4	3	3	3	3	3	3	2
2	3	2	3	3	2	4	4	4	3	2	1	3	3	3	4	3	2	2	2	1
2	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	2	3	3	3	4	3	3	3	3	3
1	1	2	2	3	3	4	3	4	1	3	1	3	4	4	4	3	3	2	3	1
3	4	2	2	3	1	3	3	4	1	2	1	3	4	3	3	4	3	2	2	2
3	3	2	2	3	1	4	3	4	3	2	1	3	3	3	3	3	3	2	2	2
3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	3	4
3	4	1	1	4	1	4	4	4	4	1	4	2	4	3	3	4	4	3	2	1
3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	4	3	2	3	2

4	4	2	1	3	1	3	3	3	4	2	2	3	3	4	4	3	2	2	3	2
3	4	1	1	4	2	4	4	4	4	2	3	3	2	4	4	4	4	2	4	2
4	4	1	4	4	1	4	4	4	1	2	1	4	3	3	3	4	4	3	3	3
2	4	2	1	4	1	4	4	2	2	2	2	3	4	1	2	4	3	3	3	1
1	3	1	2	3	1	4	3	3	1	1	2	3	3	2	3	4	3	3	2	1

2	4	4	2	2	3	4	4	2	2	1	2	3	4	2	3	1	3	3	1	2
2	3	2	3	3	2	4	3	4	2	2	1	2	3	3	3	3	3	1	3	2
3	3	1	2	3	1	3	3	2	3	2	3	3	3	3	2	4	3	2	4	2
3	3	2	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	2	2	3	4	4	4	3	3
3	3	2	1	4	1	4	4	4	4	2	1	4	4	3	2	3	4	4	3	1
3	3	2	1	3	2	3	3	4	4	3	2	3	3	3	3	4	3	4	2	1
1	4	1	1	3	1	4	4	4	2	2	1	3	4	3	3	4	3	1	3	1
3	2	3	3	3	2	4	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	3	2
3	3	3	2	4	1	4	3	3	3	2	3	4	4	4	4	4	2	2	3	1
3	4	1	2	3	1	4	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	2
4	1	4	1	4	1	3	4	4	3	1	1	3	4	4	4	4	3	3	3	2
1	3	4	4	4	1	4	4	1	4	1	4	1	4	4	4	2	3	4	2	4
1	3	2	1	4	1	3	3	3	3	2	1	3	3	4	4	2	3	3	1	2
2	4	3	1	4	1	4	3	4	4	1	3	3	4	4	4	4	4	1	4	3
4	4	3	3	4	1	3	2	3	1	1	2	2	3	2	2	4	3	2	4	2
4	4	1	1	4	1	4	1	4	4	1	1	4	4	4	4	4	4	1	1	4
3	4	2	3	3	3	3	1	4	4	3	1	4	2	4	4	2	2	4	3	3
3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	4	2	3	2	1	2	1
3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	2	4	3	4	3	4	2
2	4	1	2	4	1	4	4	4	2	1	3	3	4	2	2	4	4	2	2	1
4	4	3	2	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	4	3	2
2	3	2	2	3	2	3	3	3	2	2	2	2	3	2	2	3	3	3	3	2
4	4	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	3	4	3
2	4	2	1	4	1	3	4	3	3	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	1
2	4	1	2	4	1	3	4	4	1	1	1	4	4	3	3	4	2	3	2	1
4	4	2	3	4	2	4	4	2	4	3	3	4	3	4	3	4	3	2	4	2
1	4	1	2	4	1	4	3	4	2	1	2	4	4	2	2	4	2	3	1	1
1	4	1	1	4	1	4	4	4	1	1	1	4	4	2	2	4	4	2	2	1
2	4	1	1	4	1	4	4	4	2	1	1	2	4	3	3	4	4	1	3	2
1	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	1
2	2	3	1	3	3	4	3	2	2	1	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3
1	4	1	2	3	2	4	3	3	2	1	1	3	4	4	3	4	4	4	3	1
1	4	1	1	4	3	4	4	4	2	1	1	4	4	4	4	4	4	1	3	1
3	4	2	1	4	1	3	3	3	3	1	3	3	4	3	3	4	2	3	2	1
3	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3
1	3	2	2	3	1	4	3	4	2	2	2	3	4	3	3	4	3	2	3	1
2	4	1	1	4	2	4	2	3	1	1	2	3	4	3	3	4	3	3	4	2
2	2	1	1	4	2	4	4	4	4	2	1	2	4	3	3	4	2	3	3	1
2	4	2	3	3	2	2	3	3	2	3	3	2	4	2	3	3	2	4	1	2
2	3	3	3	3	2	3	4	3	4	2	4	4	4	2	2	4	3	3	4	3

3	3	1	2	4	2	4	2	3	3	2	3	3	2	3	3	3	2	2	3	1
2	2	1	1	4	1	3	4	4	3	1	1	4	4	3	3	4	3	2	2	1
2	3	3	3	3	1	3	4	4	4	2	3	3	4	2	4	3	4	4	3	3
2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	3	2	2	3	2	3	2	3	3	3	2
3	4	2	4	4	1	4	4	4	1	1	1	2	4	4	3	4	4	1	4	1

2	4	3	1	4	1	3	3	2	2	1	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3
2	4	2	2	3	1	4	4	4	2	1	2	4	4	3	3	4	3	3	3	2
1	4	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2
3	3	2	2	3	2	4	3	3	3	3	3	2	3	2	2	2	3	3	3	2
3	3	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2
3	3	3	2	3	2	4	4	3	2	2	2	3	2	3	3	3	3	3	4	2
2	3	2	2	3	2	4	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3
2	3	3	2	3	1	4	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2
3	4	3	1	4	2	4	4	3	1	1	4	4	4	4	3	3	4	3	3	1
4	3	2	2	4	1	3	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	2	3	3
3	3	2	2	3	2	3	3	2	2	2	2	3	3	2	3	3	3	2	3	2
2	3	3	1	4	1	4	3	4	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	1
3	4	3	3	4	2	3	4	3	2	1	2	4	4	4	4	3	3	2	3	3
2	2	1	4	4	1	4	3	3	3	2	2	3	4	3	4	4	3	3	3	1
2	2	2	2	4	2	4	2	2	4	2	2	2	3	2	4	2	4	2	4	2
2	3	1	1	4	1	4	4	4	3	2	1	3	3	4	3	4	3	3	4	1
3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	4	4	4	2	3	2	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2	3	3	2	3	1	4	3	4	3	2	2	3	4	4	3	3	3	2	3	1
3	3	4	3	4	1	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	2	3	2
3	2	4	1	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	4	3	2	2	2
2	4	1	1	4	1	4	4	3	1	2	2	2	4	3	4	4	3	2	4	3
2	3	2	3	3	1	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2
3	4	2	2	4	2	3	4	3	1	3	2	2	3	3	3	3	4	2	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	4	4	3	4	4	4
1	3	1	2	3	3	3	4	4	4	2	2	3	4	4	4	3	3	4	4	2
1	4	1	1	4	1	3	1	2	1	1	2	3	4	3	4	3	4	2	3	1
4	3	2	3	3	1	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3
2	4	1	1	4	1	4	4	4	2	2	3	3	4	4	4	3	3	4	2	2
3	4	1	1	4	1	3	4	3	3	2	1	4	4	3	3	4	3	4	2	3
3	3	3	2	3	2	4	3	3	2	2	2	3	3	2	2	3	3	1	3	2

A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	
2	4	4	1	2	4	1	1	1	4	4	1	4	4	1	1	4	1	4	1	
4	4	3	3	3	2	3	4	3	4	2	4	4	4	4	4	3	2	4	2	
4	4	2	2	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2	4	2	3	2	
4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	
1	2	3	2	2	2	1	3	2	2	3	2	3	3	4	2	2	3	3	2	

4	4	4	2	3	1	4	4	1	4	4	2	4	4	1	2	4	1	3	1
4	4	4	1	2	1	1	1	1	3	4	1	3	3	3	2	3	1	4	1
4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	3	3	4	2	2	3	3	2	3	3	2	3	3	3	2	3	1	3	2
4	4	4	4	1	3	2	1	2	3	4	1	4	4	3	1	3	1	4	3

4	4	4	3	2	2	2	3	2	4	4	2	3	3	3	4	4	2	4	2
4	4	4	3	4	4	4	2	2	3	3	1	4	2	4	2	4	1	4	1
3	4	4	1	2	4	1	2	2	4	3	1	3	4	1	1	3	1	4	1
3	4	4	4	1	1	1	1	1	3	3	2	3	4	2	1	3	1	3	4
4	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	1	4	4	1	3	4	1	4	1
4	2	4	4	4	4	4	1	1	4	4	3	4	3	1	4	4	1	4	1
4	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	1	2	4	4	4	4	4	4	1	4	4	1	1	4	1	4	1
3	4	3	4	2	1	2	3	1	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	3
3	4	3	1	2	3	3	1	2	3	2	2	2	3	2	2	3	1	3	2
4	3	3	4	3	4	1	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	1	3	1
4	4	4	1	2	1	1	1	2	3	3	1	3	3	2	3	3	1	3	1
2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
4	3	3	2	2	3	3	2	1	3	3	2	3	4	1	2	3	1	4	2
4	4	3	2	2	1	3	1	2	4	4	2	4	4	2	2	4	1	4	2
4	4	4	1	1	1	1	1	1	4	4	1	4	4	1	1	4	1	4	1
3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	2	4	3	4	3	3	1	3	3
4	3	4	1	2	2	2	2	1	4	4	1	3	4	1	1	2	1	4	1
3	3	3	2	2	3	2	2	2	3	4	1	3	3	2	3	3	1	4	1
3	3	4	3	4	4	3	3	2	3	3	3	4	3	2	3	2	1	3	2
4	3	3	4	2	1	3	3	1	4	4	2	3	4	2	1	4	1	4	1
3	4	2	2	3	1	3	2	1	3	3	2	2	3	1	3	4	1	4	2
4	3	2	3	2	3	2	4	2	2	3	1	2	4	1	3	4	1	4	2
3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
3	4	4	4	3	1	3	2	1	4	4	2	4	3	3	1	4	2	3	1
3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	2	2	3	2	3	2
4	4	4	2	2	3	4	1	3	3	4	2	3	4	4	2	3	1	4	1
4	3	4	1	4	2	1	1	2	4	4	1	4	3	3	3	4	1	4	1
4	4	4	1	1	1	1	2	1	4	4	1	4	4	1	1	4	1	4	1
3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3	2	2	3	2	3	2
3	3	3	2	2	1	2	2	1	3	3	1	3	3	2	1	3	1	3	2
3	3	4	2	2	2	3	3	2	3	3	2	3	4	2	4	4	3	4	2
4	4	3	3	3	3	4	3	1	3	3	2	3	3	1	4	2	2	3	2
2	3	3	1	2	1	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2	4	2	2	2
3	2	4	3	2	4	3	1	2	4	4	1	2	4	3	1	3	1	4	2
4	4	3	2	4	3	2	3	2	3	4	2	4	4	3	1	3	1	4	2
3	4	3	2	4	3	2	2	1	3	3	1	2	3	1	3	1	1	3	1
4	4	4	4	1	1	4	3	1	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4
3	3	3	2	2	3	2	2	2	3	3	2	3	3	2	2	2	2	3	2
4	4	4	4	1	1	4	4	4	4	4	1	4	4	1	1	4	1	4	1
4	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4
3	3	3	2	2	3	2	2	2	3	3	2	3	3	2	2	2	2	3	2
4	4	4	4	1	1	4	4	4	4	4	1	4	4	1	1	4	1	4	1
4	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4

3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	3	2	2	3	2
4	3	3	2	3	3	2	3	3	3	4	1	3	3	2	3	2	1	3	2
3	2	4	4	3	4	2	3	2	3	2	4	3	2	2	3	3	3	2	4
4	3	3	2	2	3	3	4	1	3	3	1	3	4	1	2	1	1	4	1
3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	4	2	3	3	2	1	2	1	3	2

4	4	3	3	2	2	2	2	1	4	4	2	3	3	1	2	3	1	4	1
4	4	4	1	1	1	3	1	1	4	4	1	4	4	1	1	4	1	4	1
4	4	3	4	4	3	4	3	2	2	3	2	3	3	3	3	2	2	4	2
3	3	3	3	4	4	3	3	1	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	1
4	3	3	3	2	1	3	2	2	3	3	1	2	3	2	2	2	1	3	2
3	4	4	1	1	2	1	1	1	4	4	1	4	4	1	1	4	1	4	1
4	4	4	4	1	3	3	4	1	4	3	4	4	4	4	4	3	2	3	3
3	4	4	4	2	3	4	2	3	1	4	2	4	3	1	1	3	1	4	2
4	4	4	2	4	3	3	1	2	4	4	1	4	4	1	2	1	1	4	1
3	4	4	3	2	2	2	2	1	3	3	1	3	4	1	2	3	1	3	1
4	3	4	1	2	2	2	1	1	3	4	2	4	4	4	3	2	1	3	1
4	4	4	4	3	2	2	1	1	4	4	2	4	4	1	2	3	1	4	1
4	2	3	3	4	3	3	3	3	3	3	2	4	4	2	3	3	2	4	2
3	4	3	3	3	3	3	3	2	4	3	2	4	3	2	2	3	1	4	3
3	4	4	4	2	4	3	1	1	4	4	1	4	4	2	1	4	1	4	1
4	1	4	4	2	4	4	3	1	1	4	1	1	4	1	1	1	1	4	1
3	3	4	1	3	1	2	1	2	3	4	1	4	2	3	1	3	1	4	1
4	4	4	3	3	3	2	3	1	3	4	2	4	3	2	2	3	1	3	1
2	4	4	3	4	2	2	2	1	2	4	3	3	4	2	4	3	1	3	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	3	2	2	2	3	3	3	4	2	3	4	2	1	4	2	2	1
4	4	4	3	3	2	2	3	1	4	3	2	3	4	2	1	3	1	3	2
4	4	4	1	2	2	1	1	1	4	4	3	4	4	1	3	4	1	4	1
4	4	4	2	3	4	3	1	2	3	3	2	3	4	2	3	3	1	3	3
4	4	3	1	2	1	2	1	1	4	4	1	3	4	4	1	3	1	4	1
4	4	4	3	2	4	3	1	2	4	4	3	4	3	2	4	4	2	4	3
4	4	4	4	1	1	1	1	1	3	4	1	4	4	1	1	4	1	4	1
4	4	3	1	2	3	4	3	3	4	3	2	3	4	3	1	4	2	2	3
4	4	4	4	2	1	4	1	3	3	4	2	3	3	1	2	1	1	4	1
3	4	3	2	3	2	2	2	2	4	3	2	3	4	3	4	3	1	4	2
4	4	2	3	3	4	1	1	2	3	3	1	2	3	2	2	2	1	3	2
4	4	4	1	3	4	3	2	2	3	2	1	4	3	1	3	2	1	4	1
4	4	4	4	2	2	2	2	1	4	4	1	4	4	1	2	4	1	4	1
3	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	2	4	4	1	3	4	1	4	1
3	3	3	3	3	2	4	2	3	2	3	2	2	2	3	3	2	2	3	2
3	3	4	2	2	3	2	2	2	3	2	3	2	3	2	2	2	2	3	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	2	1	1	2	1	4	4	3	4	4	1	2	4	1	4	2
3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	4	3
3	4	4	2	2	2	3	1	1	3	3	1	3	3	2	4	2	2	4	1
4	4	3	3	2	2	2	3	2	4	2	3	4	4	3	2	3	1	4	3

1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	2	2	1	1	3	1
3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	2	3	3	2	2	3	1	3	2
1	1	1	4	1	4	4	4	4	4	1	1	1	1	4	4	1	4	1	1
3	3	2	3	4	2	3	3	3	2	2	2	2	3	3	1	3	3	2	2
4	3	4	3	1	1	2	3	1	4	3	2	3	4	2	2	3	2	4	1

4	4	4	3	1	1	1	3	1	4	3	3	4	4	2	2	3	1	3	3
4	4	4	4	1	2	2	3	1	3	3	1	3	4	2	3	4	1	4	1
3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	2	4	4	2	1	4	1	4	1
3	3	3	3	3	2	2	3	2	3	3	1	3	3	2	2	3	2	4	2
2	4	3	1	1	1	1	4	4	4	3	1	4	4	1	1	4	1	1	1
4	4	3	2	2	4	3	3	2	3	3	2	4	3	2	1	4	1	4	3
3	3	3	2	3	4	2	2	3	3	3	1	3	3	2	3	2	2	3	1
4	3	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4
4	4	3	1	3	2	3	2	2	4	3	1	4	4	1	1	4	1	3	1
4	3	3	3	3	1	2	3	2	3	3	1	3	3	3	3	3	2	3	2
4	3	3	2	3	3	2	3	1	3	3	2	3	3	2	1	3	2	3	2
4	4	3	1	2	1	4	2	2	3	3	2	4	3	2	2	3	1	4	1
4	4	4	4	3	3	1	2	1	4	4	1	4	4	4	3	2	1	4	1
4	4	4	3	2	3	2	2	1	4	4	2	4	4	2	3	4	1	4	4
4	4	4	2	1	2	2	2	2	2	3	2	3	3	1	3	3	1	3	2
3	3	3	1	3	2	3	1	3	2	2	3	3	3	3	3	2	3	2	2
4	4	3	3	2	2	2	2	2	3	4	2	3	3	1	1	4	1	4	2
3	3	4	2	2	3	3	2	2	4	3	1	3	3	2	2	2	1	3	2
4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	2	3	4	4	3	3	3	3
4	4	4	4	2	1	4	4	1	4	4	1	4	4	1	1	4	1	4	1
4	4	4	4	2	2	2	3	1	4	2	3	3	3	2	1	3	1	3	2
4	4	4	2	2	1	2	1	1	3	3	1	3	3	2	1	3	1	4	1
3	3	3	3	2	2	3	3	2	3	3	2	3	3	2	2	3	2	3	2
4	3	4	1	3	2	3	3	2	3	3	1	4	3	1	2	3	1	3	2
4	3	3	3	3	4	2	2	2	3	4	2	3	3	2	2	3	2	4	1
4	4	4	4	2	3	2	1	3	3	3	2	4	3	3	3	4	1	4	2
4	4	4	3	4	1	3	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
4	4	2	4	3	2	2	2	1	3	4	2	3	3	2	2	3	1	4	2
3	4	4	1	1	1	4	1	3	4	4	1	4	4	4	1	4	1	4	1
3	4	4	4	2	1	3	2	2	3	3	2	3	3	2	1	3	2	3	1
4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	1	4	1	4	4	1
2	4	3	3	3	1	1	3	3	3	3	2	2	4	2	2	2	2	4	2
3	3	3	2	3	3	4	4	2	3	3	2	3	3	3	3	3	1	3	3
3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1
4	4	4	2	2	3	3	3	1	4	4	1	3	4	1	2	4	1	4	1
4	4	3	3	3	3	4	3	3	2	3	3	4	3	3	2	3	4	4	3
3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3	2	2	3	2	3	2
3	4	3	2	3	4	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	3	3
4	4	4	4	3	4	4	4	1	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4
4	4	4	4	1	1	2	1	1	4	4	1	4	4	3	1	3	1	4	1
4	4	4	4	1	1	2	2	1	4	4	1	4	3	1	1	3	1	4	1

[illegible]

3	4	4	1	2	3	2	2	1	4	3	2	4	4	1	2	3	2	3	1
4	4	3	4	2	3	3	3	2	4	4	1	4	4	1	2	4	1	4	2
4	4	4	4	2	1	1	4	4	4	4	1	4	4	1	2	4	1	4	1
3	3	3	4	2	4	3	3	2	3	3	2	3	4	2	1	3	1	4	1
3	2	2	2	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	2	2	3	2	3	2
4	4	4	3	2	1	2	2	2	4	4	2	4	3	2	1	4	2	4	1
4	4	3	1	1	1	3	1	1	3	3	1	3	3	1	3	3	1	3	2
3	3	3	1	2	1	3	2	1	3	3	1	3	3	1	4	2	1	4	1
4	3	3	3	3	3	4	2	2	3	3	2	3	3	3	2	3	1	4	1
4	4	4	2	2	1	3	3	1	4	4	2	4	4	1	1	3	3	3	2
3	3	3	4	2	3	3	3	3	4	3	3	3	4	2	2	4	2	3	3
4	4	4	3	1	2	1	1	1	4	4	2	4	4	2	2	4	1	4	1
3	3	4	4	3	3	3	2	2	4	4	2	4	4	2	3	1	1	4	2
2	2	2	3	2	3	2	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	2	2	3
4	4	4	1	3	1	3	1	4	3	3	2	4	4	1	1	4	1	4	1
4	4	3	3	3	3	3	2	2	3	4	2	4	3	2	3	2	1	3	3
4	4	3	4	2	2	1	2	2	4	4	1	4	4	2	3	3	2	4	1
3	4	4	1	2	1	2	3	2	3	3	1	3	3	4	3	2	1	4	2
3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	1	2	2	3	2	2	4	3	2	2	3	2	2	3	2	3	1
3	4	3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3	2	2	3	1	4	3
2	2	2	3	3	2	1	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	1	4	1
3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	2	3	2	2	3	3	2
3	4	3	2	3	2	2	1	2	3	4	2	3	3	2	1	4	1	4	2
3	3	2	2	4	3	3	2	2	4	3	2	3	3	2	2	3	1	3	1
3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3	2	2	3	2	3	2
3	3	3	3	2	1	1	1	1	3	3	2	3	4	1	1	3	1	4	1
4	4	1	4	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	2	2	3	2	3	3
4	4	4	1	2	2	3	3	1	4	4	2	3	4	1	2	3	1	4	1
3	4	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	3	2	2	3	1	3	2
4	4	3	1	2	2	3	3	2	4	4	1	3	4	1	3	3	3	4	2
4	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	2	2	3	2	2	2	1	3	1
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
3	4	4	3	1	1	2	2	2	4	4	2	4	4	2	4	4	1	4	1
3	2	3	1	2	1	4	3	1	4	4	1	3	4	1	2	4	1	4	1
3	3	4	2	2	3	3	3	2	3	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3
4	4	3	1	2	1	4	2	1	1	2	1	3	2	2	3	3	1	4	2
3	3	3	3	3	2	3	4	3	3	3	1	3	3	1	2	3	1	3	2
4	4	3	3	2	2	2	1	3	4	3	3	3	4	2	1	3	1	4	2
3	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	3	3	2	3	4
4	4	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	3	3	2	2	3	1	4	2

4	4	4	3	3	2	2	2	2	2	4	2	4	4	1	2	4	1	4	2
3	4	3	3	2	2	2	2	2	3	4	2	3	3	1	3	3	2	3	2
4	4	4	2	2	4	4	1	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	3
3	4	4	3	3	4	4	4	2	3	3	3	4	4	2	2	3	1	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	1	3	2

A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
6	6	6	6	6	6	6	6	6	7	1	7	7	7	7	7	7	7	7	8
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	7	2	3	4	5	6	7	8	9	0
1	4	1	1	1	1	4	4	1	1	1	1	1	1	4	4	4	4	4	4
3	4	3	3	4	1	4	4	4	4	2	3	3	3	4	4	3	4	4	4
2	3	2	2	3	2	3	3	2	2	2	2	2	1	2	3	3	3	3	4
4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4
3	2	2	3	3	3	2	2	3	2	2	1	1	2	2	2	3	3	2	2
1	4	4	2	1	1	4	4	4	1	1	2	3	3	4	4	4	4	3	4
1	4	1	2	3	2	2	3	2	2	1	2	2	1	4	3	3	1	2	3
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2	3	4	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	4	3	3	3	3	4	3
3	4	1	4	1	3	3	4	3	3	3	2	2	2	3	4	4	4	4	4
2	4	4	2	2	3	2	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3
2	3	4	4	1	4	3	2	3	2	1	3	3	4	2	2	3	3	4	4
2	4	3	2	1	2	3	4	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4	3	3
1	4	1	1	2	2	3	3	4	1	3	3	4	1	4	4	4	4	4	3
1	4	4	4	1	3	3	4	4	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	3
1	4	3	4	1	2	4	4	4	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
1	4	1	1	1	4	4	4	1	1	1	1	1	1	4	4	4	4	4	4
2	4	3	2	2	3	3	3	3	2	3	1	3	2	4	3	4	4	4	3
2	3	3	4	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	4
2	4	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	4	3	3	3	3	4	3	3
2	4	3	2	3	3	3	3	2	1	1	3	2	3	3	3	3	4	1	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
3	4	4	1	2	3	3	2	4	2	2	1	2	2	3	4	3	4	4	1
2	4	2	2	2	2	4	4	2	2	1	1	2	2	4	4	4	3	4	4
1	4	4	1	1	1	4	4	1	1	1	1	2	1	4	4	4	4	4	4
3	3	3	3	2	4	3	3	3	3	2	2	4	4	3	4	3	4	3	3
2	4	4	1	1	4	3	3	4	1	1	1	4	4	4	3	4	4	4	4
2	4	3	3	2	3	2	3	3	1	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3
1	4	3	2	2	4	3	3	2	2	3	3	4	2	4	3	3	4	4	3
1	4	3	1	3	3	4	4	2	2	1	4	3	2	4	4	4	4	4	4
2	4	4	2	1	4	3	2	3	1	1	4	1	3	3	4	3	4	1	2
1	4	2	2	2	3	3	3	2	1	2	2	3	3	3	3	3	3	2	4
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2	3	1	1	1	3	4	3	3	1	1	4	4	3	4	4	2	4	3	3
2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3
1	4	3	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	3
1	4	2	2	3	2	3	3	2	2	3	2	3	3	2	3	4	4	3	3

1	4	1	1	1	1	4	4	4	1	1	1	1	1	4	4	4	4	4	4
2	3	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3
1	3	3	2	1	3	3	3	3	3	3	1	3	2	2	3	3	3	3	3

2	2	3	3	3	3	2	3	2	1	2	2	3	4	3	3	3	2	3	3
2	4	2	1	2	3	3	3	3	1	2	3	2	2	3	4	4	4	3	3
1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3
1	4	3	3	2	4	3	3	1	2	1	2	4	2	2	4	4	4	3	4
2	4	3	2	2	3	3	3	2	2	1	2	3	3	3	3	3	4	3	3
1	3	3	1	2	3	3	3	1	1	3	2	3	2	3	3	3	4	3	3
1	4	1	1	1	1	4	3	1	1	4	1	1	1	1	4	4	4	4	4
2	3	2	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3
1	4	1	1	4	1	4	4	4	1	1	1	1	4	1	4	4	4	4	4
1	4	1	1	1	1	4	4	1	1	4	1	1	1	4	4	4	4	4	4
2	3	2	2	2	3	3	3	2	2	3	2	2	2	2	3	3	2	3	3
1	3	3	3	1	3	3	3	2	2	2	2	3	1	3	4	4	3	4	3
2	3	2	3	3	4	3	2	4	3	4	2	3	3	3	2	3	3	2	2
1	4	1	1	1	1	3	3	3	1	1	2	2	1	4	4	3	4	3	3
1	4	2	2	2	3	2	2	3	3	1	1	2	3	2	2	3	4	2	2
2	4	3	2	3	4	3	3	3	1	1	1	3	4	3	2	2	4	3	2
1	4	4	1	1	4	4	4	1	1	1	2	4	1	4	4	4	4	1	3
2	3	3	3	3	4	2	3	3	4	3	3	4	3	2	4	3	3	3	3
1	4	4	2	1	3	3	2	3	2	1	2	3	3	4	3	3	2	3	3
2	3	2	2	2	3	3	4	2	2	1	2	2	3	3	3	3	4	3	3
3	4	3	1	2	4	4	4	3	1	1	2	2	3	4	4	4	3	4	4
3	4	1	1	3	1	3	4	1	2	3	2	3	2	4	4	4	3	4	4
2	4	4	1	3	4	1	3	4	4	3	3	4	4	1	4	3	2	4	3
1	4	3	4	3	4	2	3	4	2	1	4	4	4	3	4	4	4	4	2
3	3	2	1	1	2	3	2	2	1	2	2	2	2	4	3	2	3	3	3
1	4	3	1	1	3	4	4	4	2	1	2	3	2	3	4	4	4	4	4
1	4	3	1	1	3	4	3	2	1	1	3	3	3	4	4	4	4	4	2
2	3	2	2	3	2	3	3	2	2	3	2	2	2	2	3	3	2	4	3
2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	4	4	3	4	3
4	4	1	1	1	1	4	4	1	1	4	1	1	1	3	4	4	4	4	4
1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	4	1	1
1	4	4	2	2	4	3	2	2	1	1	2	4	4	2	3	4	4	3	3
1	3	2	1	2	2	3	3	2	1	1	1	1	2	4	4	3	4	3	3
1	4	3	1	4	4	3	4	4	4	3	3	3	4	2	2	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
1	4	1	2	1	2	4	3	2	2	2	1	2	3	3	4	4	4	4	3
2	4	3	1	2	3	3	3	2	2	1	3	3	2	2	4	3	4	3	4
1	4	1	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	4	4	4	4	4	4
1	3	3	3	3	3	2	2	3	1	2	2	2	4	2	3	3	4	4	3
1	4	2	2	1	2	4	3	1	1	1	1	2	2	4	1	4	1	3	4
2	3	2	2	2	3	3	3	2	1	2	2	2	1	2	4	4	3	4	4

1	4	4	1	1	1	4	4	1	1	1	1	1	1	4	4	4	4	4	4
1	3	3	4	1	4	4	3	2	2	2	3	3	1	1	3	4	4	4	3
2	4	4	3	3	4	2	2	3	2	1	2	3	4	2	4	3	2	3	2
2	4	2	2	2	4	3	3	2	2	2	3	3	3	3	4	4	4	4	4
2	3	3	3	3	3	2	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3

1	2	4	2	2	4	1	2	4	1	1	3	4	2	4	2	2	2	3	1
1	4	2	1	2	1	3	3	1	1	2	3	2	4	2	4	4	3	4	4
3	4	1	1	4	1	4	4	1	1	1	1	2	1	4	4	4	4	4	4
3	3	4	2	3	4	2	2	3	2	2	3	4	3	3	3	3	3	3	2
3	2	3	2	3	2	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	3	4	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2	2	2	1	2	4	2	3	2	1	2	2	4	2	1	4	4	4	4	3
4	3	4	3	4	4	3	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3
1	4	3	2	2	3	3	3	3	3	1	2	3	2	3	3	3	3	3	3
2	4	2	2	4	3	4	4	2	1	2	2	1	2	4	4	4	4	4	3
2	2	2	2	3	1	2	2	3	1	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2
2	3	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	4	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	1	1	1	4	1	4	4	4	1	1	4	1	1	1
3	2	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	2	2
2	4	2	1	2	2	3	4	1	2	1	1	2	2	3	3	4	4	3	4
2	3	2	1	2	3	4	3	1	1	3	1	4	1	4	4	4	4	4	4
2	4	2	2	2	3	3	4	2	1	3	2	3	3	3	4	4	3	3	3
2	4	2	2	2	2	4	4	2	1	2	2	3	2	3	3	4	4	4	3
2	3	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3	2	3	3	3	4	3	3
2	3	4	1	1	4	4	2	1	2	1	1	4	3	4	4	3	3	4	4
1	4	1	1	2	2	3	3	3	2	2	1	3	3	3	3	3	4	4	3
2	3	2	1	2	4	2	3	2	1	2	2	4	3	3	3	3	3	3	3
2	4	4	4	4	3	4	3	4	1	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4
1	3	2	2	2	2	3	3	1	1	1	2	2	3	3	4	4	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3
2	3	3	2	2	4	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	3	4	3	2
2	3	2	1	1	2	4	3	2	1	2	1	2	2	4	4	4	4	4	4
2	4	4	3	2	4	2	4	3	4	1	2	4	3	3	4	4	4	4	2
1	4	2	3	1	2	4	4	2	1	2	2	2	1	3	4	4	4	4	4
1	3	3	1	1	2	3	3	2	1	2	2	2	2	4	4	4	3	3	3
2	2	2	3	2	3	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	3	2
2	4	2	2	2	2	4	4	2	2	1	2	2	2	4	4	3	3	4	3
2	4	3	2	2	3	2	3	3	2	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3
3	4	4	3	4	4	3	4	3	2	4	3	4	4	3	3	3	4	3	3
1	4	3	1	1	2	4	4	3	1	1	1	1	1	4	4	4	2	4	4
3	3	4	2	2	4	2	3	4	4	1	2	4	4	3	2	2	4	4	3
1	3	3	2	2	3	3	4	2	2	1	3	3	3	3	3	4	4	3	3
2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
2	3	3	2	2	3	3	3	2	1	2	2	2	2	4	3	4	3	4	4
2	3	2	2	2	2	3	3	2	1	2	2	2	2	3	4	3	4	3	3
1	4	2	3	2	2	3	4	2	2	3	2	2	2	2	4	4	3	3	3

[illegible]

2	2	3	1	2	4	4	3	3	3	2	3	2	3	3	3	1	3	3	2
3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
1	4	3	1	1	3	3	3	1	1	2	3	4	3	4	3	4	4	3	4
3	4	3	3	3	4	3	4	2	3	3	4	4	4	3	4	3	3	3	3
2	3	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
4	4	4	3	2	3	4	3	3	2	4	4	3	2	4	4	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4	1	1	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4
3	4	4	1	1	2	2	3	1	3	1	3	3	3	4	4	4	4	4	4
1	4	2	1	2	3	3	4	1	1	1	2	2	2	4	4	4	4	4	4
4	3	4	3	2	4	2	2	3	2	3	2	4	4	3	3	1	4	4	2
1	4	1	1	1	2	2	4	1	1	1	1	3	1	2	4	4	4	4	4
1	4	1	1	1	1	4	4	1	1	1	1	1	4	4	4	4	4	4	4
1	4	1	1	1	3	3	4	1	1	1	2	3	2	3	4	4	4	4	4
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
4	3	3	1	2	2	3	4	2	1	2	2	3	1	4	3	3	4	3	4
2	4	4	2	1	4	3	3	2	2	1	3	3	2	4	4	4	3	3	4
1	4	4	1	1	3	2	4	4	1	3	1	4	1	4	4	4	4	2	4
2	4	4	2	1	3	2	3	4	1	2	3	4	4	3	3	4	4	3	3
2	3	3	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	3	3
3	4	2	1	1	1	4	4	2	1	3	2	2	1	4	4	4	4	4	4
1	4	3	2	2	4	1	3	2	2	3	2	3	2	3	4	4	4	3	3
2	4	3	1	2	3	2	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3
3	4	4	2	2	4	2	3	4	3	2	4	4	3	2	2	3	4	3	1
2	4	3	1	1	2	3	4	1	1	2	3	2	2	4	4	3	4	4	4
2	3	1	2	3	2	3	3	3	3	3	3	2	3	4	3	3	4	2	4
3	4	3	1	2	3	2	4	1	1	1	1	4	4	4	4	4	4	4	3
2	3	3	2	2	2	4	4	2	2	2	2	2	1	4	4	3	3	4	4
3	2	3	2	2	2	3	3	2	2	3	3	3	2	3	2	3	2	2	2
1	4	2	1	2	2	3	3	3	1	2	3	4	2	3	4	4	4	4	4
3	2	2	3	3	3	3	4	3	1	2	2	3	3	3	4	3	3	3	3
1	3	1	3	2	2	3	4	2	2	4	1	2	1	2	4	4	3	4	4
2	3	2	1	3	2	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
1	3	2	1	2	2	3	2	2	2	1	2	2	2	3	3	3	3	2	3
3	3	2	1	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4
3	3	2	3	2	3	3	3	2	3	1	3	2	2	2	2	3	2	3	3
3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	3	2
2	4	2	2	3	2	3	3	2	2	3	4	3	2	3	3	4	3	3	3
2	3	2	3	3	3	3	3	2	4	2	3	3	3	1	3	3	1	3	3
2	3	2	2	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	4	3	3	3	3

1	3	3	3	3	4	3	3	2	2	3	1	3	3	3	4	3	3	3	1
3	3	1	3	3	3	3	3	3	2	4	2	1	2	2	3	3	3	3	3
1	4	2	1	1	2	4	3	2	1	2	2	3	1	4	4	4	4	4	4
1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3	2
1	3	2	3	1	2	2	4	2	3	3	2	3	3	4	4	3	4	4	3

3	3	3	3	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	3	2	3	3	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2	4	4	1	2	3	3	4	2	2	1	4	3	3	3	4	4	4	4	3
2	4	3	1	1	3	4	3	2	1	2	1	3	1	4	4	4	3	4	4
3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3
2	3	3	4	1	4	3	4	3	2	2	2	4	2	1	3	3	3	3	3
2	3	2	2	2	2	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	4	3	3
1	2	2	3	3	2	4	3	1	3	2	2	1	1	1	4	4	4	4	4
4	3	4	4	3	4	4	3	4	3	2	4	3	3	3	3	4	4	3	4
2	3	3	2	3	4	3	3	2	1	2	3	4	3	4	3	4	3	3	3
3	4	2	3	3	2	4	3	1	2	2	1	2	3	2	4	4	2	4	4
2	4	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	2	4	3	3	3	3	3
2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2
1	3	3	4	2	4	2	3	4	3	2	2	3	3	3	3	4	3	3	3
3	2	3	3	2	4	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	3	2	3	3

A81	A82	A83	A84	A85	A86	A87	A88	A89	A90	A91	A92	A93	A94	A95
4	4	4	1	1	4	4	4	4	1	3	1	1	1	1
4	3	4	3	2	3	2	4	4	3	4	4	1	4	4
3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	2	1	2	2
4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
1	3	3	3	2	3	2	3	4	4	3	3	2	3	2
2	4	4	1	1	4	4	4	4	3	4	2	2	1	1
2	3	3	2	3	3	3	4	3	2	3	2	2	1	1
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	1	1
4	3	4	3	3	4	4	4	3	3	2	2	1	1	1
3	3	3	3	2	4	4	3	3	3	4	2	3	4	1
2	4	3	3	1	3	4	2	2	4	4	2	3	1	3
2	3	3	2	1	3	4	3	4	1	4	1	2	1	1
3	4	3	2	2	3	4	4	4	1	3	1	1	1	1
4	4	4	3	1	4	4	3	4	1	4	1	2	4	1
3	4	4	1	4	4	4	1	4	4	4	1	2	4	1
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	1	1	4	4	1	4	1	1	1	1	1	1
3	3	3	1	1	2	4	1	4	3	4	4	3	4	1
3	3	3	2	2	3	3	3	2	3	3	2	2	1	1
2	3	3	3	2	3	3	2	4	2	4	3	3	2	3
2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	2

4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
3	3	4	2	2	4	3	2	3	2	3	3	3	2	4
3	4	4	2	2	4	4	3	2	2	4	4	1	4	1
4	4	4	1	1	4	4	4	4	4	1	1	1	1	1

3	3	2	3	3	3	3	4	4	3	3	3	2	1	1
2	4	3	1	2	4	4	4	4	2	4	2	1	1	1
3	3	3	2	2	3	3	2	3	1	1	3	3	1	1
2	3	3	3	2	3	4	2	4	2	4	1	3	3	2
3	4	2	1	1	3	4	4	4	1	4	1	1	1	1
2	3	1	3	2	4	4	2	4	2	4	3	3	3	1
2	3	2	3	2	2	4	2	4	2	4	2	2	1	2
3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3
3	3	4	2	2	4	1	3	2	2	4	3	3	4	3
3	3	3	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	2
3	3	4	3	1	3	3	4	4	1	4	3	3	1	1
3	4	4	2	2	4	4	2	3	1	4	1	2	2	3
4	4	4	1	1	4	4	4	4	4	4	1	1	1	1
3	3	3	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	1
3	3	3	1	2	4	3	3	3	2	2	1	1	1	1
3	3	3	3	2	3	3	2	4	2	4	4	2	4	3
3	3	3	2	2	3	4	3	3	1	3	3	2	4	1
2	3	2	3	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2
1	4	4	3	1	3	4	4	4	4	3	3	1	1	2
3	4	3	2	2	3	4	3	4	2	3	2	3	3	2
3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	1
4	4	4	1	1	4	4	4	4	1	4	1	1	4	1
3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2
4	4	4	1	1	4	4	4	4	1	1	1	1	1	1
4	4	4	1	1	4	4	4	4	1	4	1	1	4	1
3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3
4	3	3	3	2	3	4	2	4	2	3	2	2	2	1
3	2	3	2	2	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3
3	4	3	1	1	3	4	3	4	1	3	1	3	3	1
2	3	2	2	2	3	3	1	3	4	4	3	2	2	3
2	3	1	3	2	3	4	3	4	2	4	2	3	1	1
4	4	4	1	1	4	1	4	4	1	4	1	3	1	1
2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	4	3
3	3	4	2	1	4	4	3	3	2	3	3	3	2	1
3	3	3	2	2	3	3	2	3	2	3	2	2	2	2
4	2	4	1	1	3	4	2	3	1	4	2	3	1	1
4	4	4	2	2	3	4	2	4	2	3	1	3	4	1
3	4	3	3	3	3	4	2	3	3	2	3	4	1	2
1	3	2	3	1	4	4	3	4	1	3	4	3	2	1
3	3	3	2	2	4	3	3	2	1	3	1	2	1	1
4	4	4	2	2	3	3	3	4	1	3	1	2	3	1

2	4	3	2	1	4	4	3	4	1	4	3	2	3	1
3	4	3	2	2	3	4	2	3	2	3	2	1	4	3
3	3	3	2	2	3	4	3	4	2	4	2	2	2	2
4	4	4	1	1	4	4	4	4	4	4	3	1	1	1
1	1	4	1	1	4	4	4	4	1	1	1	1	1	4

2	4	2	3	2	3	4	3	3	2	4	1	3	1	1
3	3	4	1	1	3	4	4	3	1	4	1	2	2	1
3	3	3	2	2	2	3	2	3	2	4	4	1	4	1
3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3
2	3	4	1	2	4	4	4	4	2	4	1	2	2	1
2	4	3	2	2	4	4	3	4	3	3	1	2	2	1
4	4	4	2	1	4	4	4	4	1	4	1	1	2	1
2	3	3	2	2	4	4	3	2	1	3	3	2	2	2
4	4	4	1	2	4	4	4	4	2	4	2	2	2	2
4	4	4	2	2	3	4	3	4	3	3	2	1	4	1
4	4	4	1	1	4	4	4	4	1	4	1	1	1	1
4	3	4	2	1	2	4	2	3	1	3	1	2	1	1
1	4	2	2	1	3	4	2	3	3	4	2	4	2	4
3	3	4	2	2	4	4	3	4	2	3	2	2	4	1
3	3	3	2	2	3	3	2	4	2	4	1	2	2	2
2	2	2	2	3	3	3	2	4	1	4	1	3	1	2
3	4	3	1	1	4	4	3	4	1	4	2	2	2	1
3	4	4	1	1	4	4	3	4	1	3	2	1	2	2
2	2	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	2	1
3	3	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2	4	3	2	1	4	4	2	3	2	4	2	1	2	2
3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	4	3	3	3	4
3	4	3	2	1	4	4	2	4	2	3	1	2	3	1
3	4	4	2	1	4	4	2	4	1	4	2	1	2	1
2	2	3	2	3	2	3	1	3	2	2	3	2	2	2
3	3	3	2	2	3	4	3	3	2	3	3	2	2	1
1	1	1	4	4	4	1	1	1	4	1	4	4	4	4
3	3	2	3	3	3	2	3	2	3	2	2	3	3	3
3	4	4	2	2	4	3	3	3	2	3	2	2	2	1
3	3	4	1	2	4	4	3	4	2	3	1	1	3	1
2	3	3	1	1	4	4	2	3	2	4	1	2	3	1
3	4	4	2	2	4	4	4	4	2	4	1	2	1	1
4	3	3	2	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2
3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	1	1	1	2
3	3	4	2	2	3	4	3	3	2	4	2	3	1	1
2	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	4	4	2	1
4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
3	4	4	1	1	4	4	3	4	1	3	1	2	1	1
3	3	3	2	3	4	3	3	3	2	3	2	3	2	1
2	3	2	3	2	2	3	3	4	2	3	1	3	1	2

4	3	4	1	1	3	4	3	4	1	3	2	1	2	1
1	4	4	2	4	4	4	3	2	4	4	2	3	2	1
4	4	4	3	1	4	4	1	4	2	4	2	1	3	1
3	3	3	2	2	4	3	4	4	3	3	2	2	2	1
2	2	3	3	3	2	3	3	2	2	3	2	2	2	3

3	4	4	2	2	3	4	4	4	2	3	2	2	1	2
2	3	3	3	1	3	4	2	4	2	4	3	3	3	1
4	4	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	4	3
3	4	3	1	1	4	4	4	4	3	4	4	1	1	1
2	2	3	3	2	3	4	2	4	2	4	2	4	1	1
2	3	3	2	2	4	4	3	4	2	3	2	3	2	3
3	3	2	2	2	3	3	2	3	2	3	2	2	2	2
3	3	4	3	2	3	4	4	4	2	4	3	1	2	2
3	3	3	2	2	3	4	3	3	2	3	2	2	2	1
3	4	4	1	2	4	4	3	2	2	4	2	2	3	1
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
3	3	3	2	1	3	4	2	3	2	3	2	2	2	1
3	4	4	3	2	4	4	4	4	1	3	1	3	1	1
1	3	2	2	1	3	3	3	3	2	4	3	2	1	1
4	4	4	1	1	4	1	1	4	1	4	4	1	4	1
3	3	3	2	1	3	2	2	2	3	2	3	4	3	2
3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	2	3	1	3	1
3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2
3	4	4	2	1	4	4	3	4	2	4	2	2	2	1
3	3	3	3	4	3	4	4	3	2	2	3	4	3	3
3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	3	3	2	2	2
3	4	3	3	3	3	2	2	1	3	4	4	2	4	4
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4
2	4	4	1	1	4	4	1	2	2	4	1	4	1	1
3	4	4	3	1	4	4	2	4	1	4	1	2	3	1
3	4	3	1	2	3	2	2	2	3	3	3	2	4	4
3	4	4	1	1	1	4	3	4	1	3	1	1	1	1
4	4	4	1	1	4	4	4	4	1	4	1	1	4	1
4	4	4	1	1	4	4	3	4	1	4	1	2	2	1
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2
3	4	4	3	2	3	3	4	4	4	4	1	3	2	4
3	4	4	2	3	4	3	3	4	1	4	2	3	1	1
4	4	4	1	1	4	4	2	4	1	4	4	1	4	1
3	4	3	2	2	4	4	3	4	2	4	2	3	4	1
3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	3	2	2	2	2
4	4	4	1	1	4	4	4	4	2	1	2	2	1	1
3	2	3	2	1	4	3	1	1	3	3	1	3	4	1
3	2	3	3	2	3	4	3	4	1	4	2	2	3	1
2	4	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	1
4	4	4	1	2	4	3	4	4	2	3	2	2	1	1
3	3	4	2	2	4	3	4	4	2	3	2	3	3	2

1	4	4	1	1	4	4	4	4	2	4	4	2	2	1
4	4	3	2	2	3	4	3	4	4	2	2	2	2	1
3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	2	2	2	3	3
3	4	4	2	4	4	4	4	4	1	4	1	2	2	1
3	3	4	3	2	3	3	1	2	3	3	1	3	2	1

4	4	4	1	2	4	4	3	4	1	2	1	1	4	3
3	3	4	2	1	3	3	3	3	2	3	2	1	3	1
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	2	2	3	3	4	4	2	3	3	2	1	3
2	2	3	2	2	3	3	3	3	2	3	3	2	2	2
3	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	3	3	1	2
3	3	3	2	3	3	2	2	2	3	2	2	2	3	2
3	3	4	2	1	3	3	3	3	1	2	2	2	1	4
3	3	3	2	2	3	3	4	3	2	1	3	3	2	1
3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	3	2	2	2	2
3	3	3	2	2	3	3	3	4	1	1	2	3	3	1
2	3	3	2	2	3	3	2	2	1	2	3	1	3	1
4	4	3	1	1	3	4	3	4	1	4	1	2	2	1
3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	3	2	2	2	2
3	4	3	2	1	4	4	4	4	1	3	1	3	1	1
2	3	2	3	2	3	3	3	2	2	3	3	3	1	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	4	2	1	3	4	2	4	1	4	3	4	1	1
3	3	4	2	2	3	4	3	4	1	4	1	2	4	1
3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	3	3	2
3	4	3	2	2	4	3	4	2	1	4	2	1	1	4
2	3	3	3	1	2	3	3	3	2	2	3	4	2	1
4	3	4	2	1	3	4	3	2	1	3	1	2	1	2
3	3	2	3	2	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3
3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	3	3	2	1	2
3	4	4	2	1	2	4	2	2	2	4	2	1	4	2
3	3	3	3	2	3	3	2	4	2	3	3	4	2	2
2	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	2
3	3	3	2	2	3	4	2	4	2	3	3	2	1	3
3	2	2	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	1	3

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Muraqabbah	193	54	132	98.45	12.454
Safety Riding	193	74	149	120.93	12.241
Valid N (listwise)	193				

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Safety Riding * Muraqabbah	Between Groups	(Combined)	18073.245	50	361.465	4.799	.000
		Linearity	13968.867	1	13968.867	185.470	.000
		Deviation from Linearity	4104.378	49	83.763	1.112	.311
	Within Groups		10694.880	142	75.316		
	Total		28768.124	192			

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

I. Identitas Diri

Nama : Ayyasy Laila Lutfi Khasanah
Tempat, Tanggal Lahir : Semarang, 12 Juni 2003
Jenis Kelamin : Perempuan
Agama : Islam
Alamat : Ngemplak, RT 10/RW 09, Tandang, Tembalang
No. HP : 085725924831
Email : 2104046096@student.walisongo.ac.id

II. Riwayat Pendidikan

- 1) SDN TANDANG 02
- 2) MTs N 01 Kota Semarang
- 3) SMA N 15 Kota Semarang

Demikian daftar riwayat hidup ini saya buat dengan sebenar-benarnya untuk melengkapi tugas akhir penyusunan skripsi. Semoga dapat bermanfaat.

Semarang, 30 Juni 2025
Hormat saya,

Ayyasy Laila Lutfi Khasanah