

# FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU *SAFETY RIDING* PADA SISWA SMA NEGERI 1 WUNDULAKO KABUPATEN KOLAKA TAHUN 2016

Andi Balladho Aspat Colle<sup>1</sup> Pitrah Asfian<sup>2</sup> Wa Ode Sitti Nur Zalmariah Andisiri<sup>3</sup>  
Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo  
Andiballadho@gmail.com<sup>1</sup> Pitrahasfian@gmail.com<sup>2</sup> andisirizalma@yahoo.co.id<sup>3</sup>

## Abstrak

*Safety riding* mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain, agar dapat terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas menjadi masalah global seiring dengan transisi pola penyakit. Di Indonesia kecelakaan lalu lintas menjadi pembunuh urutan ketiga setelah penyakit jantung dan stroke. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui hubungan antara kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM C), pengetahuan, sikap, dan dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako Tahun 2016. Metode penelitian ini adalah penelitian survei analitik dengan pendekatan *cross sectional* yang bertujuan untuk mendapatkan gambaran mengenai faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako. Penelitian ini dilaksanakan di SMA Negeri 1 Wundulako pada tanggal 25 Februari sampai 5 Maret 2016. Populasi adalah seluruh siswa kelas XI dan XII yang mengendarai sepeda motor di SMA Negeri 1 Wundulako sebanyak 137 siswa. Penarikan sampel menggunakan metode *purposive sampling* dengan besar sampel 58 siswa. Hasil penelitian terdapat 3 variabel yang memiliki hubungan dengan variabel dependen, yaitu: kepemilikan SIM C ( $p = 0,041$ ), pengetahuan ( $p = 0,023$ ), dan dukungan keluarga ( $p = 0,002$ ). Sedangkan variabel sikap tidak berhubungan ( $p = 1,000$ ). Penelitian menyimpulkan bahwa ada hubungan antara kepemilikan SIM C, sikap dan dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* dan tidak ada hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako. Penelitian ini menyarankan agar pihak sekolah melakukan pengawasan terhadap siswa yang mengendarai sepeda motor ke sekolah dan menumbuh kembangkan sikap dengan cara sosialisasi *safety riding* serta aturan lalu lintas bekerjasama dengan pihak satuan lalu lintas. Selain itu, perlunya peran orang tua dalam memberikan dukungan kepada anak terkait perilaku *safety riding* berupa teguran dan nasihat mengenai kelengkapan alat pelindung diri dan administrasi (SIM dan STNK) serta pihak kepolisian lebih memperketat pengawasan dengan mengadakan *sweeping* di sekitaran wilayah sekolah.

**Kata kunci:** Kecelakaan lalu lintas, *safety riding*, siswa

## Abstract

*Safety riding* refers to a driving behavior which ideally should have a fairly good level of security for oneself and for others, in order to avoid traffic accidents. Traffic accidents become a global problem due to the transition in disease patterns. Traffic accidents in Indonesia became the third killer after heart disease and stroke. The purpose of this study was to determine the relationship between the ownership of driver's license (C Grade), knowledge, attitudes, and family support with *safety riding* behavior on student of 1<sup>st</sup> state high school of Wundulako Kolaka. This research was analytic survey with cross sectional approach that aims to get an overview of the factors relating to the behavior of *safety riding* on student of 1<sup>st</sup> state high school of Wundulako Kolaka. This research was conducted in 1<sup>st</sup> state high school of Wundulako on February 25 until March 5, 2016. The population was all students of class XI and XII that riding a motorcycle in 1<sup>st</sup> state high school of Wundulako which was 137 students. Sampling technique was a purposive sampling with a sample size of 58 students. The results shows that there are three variables that have a relationship with the dependent variable, which was; the ownership of driver license ( $p = 0.041$ ), knowledge ( $p = 0.023$ ), and family support ( $p = 0.002$ ). While the attitude were not related to dependen variable ( $p = 1.000$ ). It is concluded that there is a relationship between the ownership of driver's license, attitude and family supports with *safety riding* behavior and there is no relationship between attitude with *safety riding* behavior on student of 1<sup>st</sup> state high school of Wundulako. It is suggested that the school have to supervise the students who ride the motorcycles to school and raise an attitude by a socialization of *safety riding* and traffic rules in collaboration with the traffic polices. In addition, the need for parents' role in providing support to child related to *safety riding* behaviors in form of admonition and advice regarding to the personal protective equipment and administrative (license and registration) completeness as well as the police to tighten supervision by conducting operation near school area.

**Keywords:** traffic accidents, *safety riding*, students

## PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global seiring dengan terjadinya pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Dalam dua tahun terakhir ini, kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh *World Health Organization* (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberkulosis/TBC. Data WHO tahun 2011 menyebutkan, sebanyak 67 persen korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22-50 tahun<sup>1</sup>.

Meningkatnya korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia tidak lepas dari meningkatnya jumlah kendaraan roda dua yang beroperasi. Data yang di peroleh dari Ditjen Perhubungan Darat diketahui bahwa jumlah kendaraan roda dua ada di angka 83.390.073 unit di tahun 2013 dan meningkat menjadi 92.529.925 unit di tahun 2014. Sedangkan, jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas di tahun 2013 adalah 26.416 orang dan di tahun 2014 meningkat menjadi 28.297 orang<sup>2</sup>.

Beberapa faktor yang menjadi penyebab dari kecelakaan lalu lintas adalah faktor human (manusia), faktor kendaraan, faktor jalan (sarana prasarana) dan faktor cuaca. dimana faktor manusia menjadi faktor tertinggi sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Menurut penelitian disebutkan faktor manusia diantaranya adalah langkah, tidak tertib, tidak terampil, dan kecepatan tinggi. Pada penelitian tersebut juga di sebutkan bahwa kecelakaan paling banyak terjadi pada anak muda usia 18-23 tahun yaitu sebanyak 259 dari 851 kecelakaan di sepanjang tahun 2008-2010. Hal ini dapat dikarenakan pada rentang umur 18-23 tahun merupakan kelompok umur yang memiliki mobilitas tinggi dengan berbagai aktifitas dan cenderung masih labil dalam berkendara karena usia yang muda<sup>3</sup>.

Melihat dari banyaknya jumlah kecelakaan lalu lintas tiap tahunnya maka diperlukan kesadaran berlalu lintas yang baik bagi masyarakat, terutama di kalangan Remaja dan salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas adalah dengan berperilaku *safety riding*. Perilaku *safety riding* merupakan upaya untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan cidera akibat kecelakaan lalu lintas<sup>4</sup>.

Berdasarkan data Direktorat Lalu Lintas Polda Sulawesi Tenggara, pada tanggal 1 Januari 2012 sampai tanggal 31 Desember 2015, kendaraan roda dua yang terlibat kecelakaan lalu lintas di Sulawesi Tenggara berjumlah 5.999 atau 73,4% dari total kendaraan yang terlibat kecelakaan. Data

tersebut menunjukkan bahwa kendaraan roda dua memiliki kontribusi yang besar dalam hal terjadinya kecelakaan di Sulawesi Tenggara<sup>5</sup>.

Data kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Kolaka dari Direktorat Lalu Lintas Polda Sulawesi Tenggara menunjukkan jumlah kendaraan roda dua yang terlibat kecelakaan lalu lintas pada tanggal 1 Januari 2012 sampai tanggal 31 Desember 2015 mencapai 757 kendaraan. Dimana jumlah tersebut menjadikan Kabupaten Kolaka sebagai penyumbang kedua terbesar kecelakaan lalu lintas di Sulawesi Tenggara.

Sedangkan jumlah kecelakaan lalu lintas di Kecamatan Wundulako menunjukkan bahwa jumlah korban kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015 cukup tinggi dengan total korban sebanyak 86 orang, dimana jumlah korban yang berusia 15-24 tahun sebanyak 13 orang atau sebesar 15,1% dari jumlah total kecelakaan<sup>6</sup>.

Berdasarkan hasil studi pendahuluan pada tanggal 05 Januari 2016 di SMA Negeri 1 Wundulako, penulis melakukan observasi tentang perilaku *safety riding* terhadap remaja yang mengendarai sepeda motor. Berdasarkan hasil observasi diketahui bahwa banyaknya siswa yang berkendara tanpa memperhatikan keselamatan berkendara. Seperti, tidak menggunakan helm, tidak memasang spion dengan lengkap, dan berboncengan lebih dari dua orang. Kemudian SMA Negeri 1 Wundulako terletak sangat dekat dari Jalan Poros Kolaka-Pomalaa, dimana diketahui Jalan Poros Kolaka-Pomalaa ini adalah jalan yang banyak dilalui oleh kendaraan dengan kecepatan tinggi sehingga berisiko untuk terjadi kecelakaan.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka tahun 2016".

## METODE

Jenis Penelitian ini adalah penelitian survei analitik dengan menggunakan rancangan *cross sectional study* yaitu suatu penelitian untuk mempelajari dinamika hubungan antara faktor-faktor risiko dengan efek, dengan cara pendekatan, observasi, atau pengumpulan data sekaligus pada suatu saat (*point time approach*) pada waktu yang sama<sup>7</sup>.

Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 25 Februari sampai tanggal 5 Maret 2016 dengan lokasi penelitian di SMA Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka.

Populasi dalam penelitian ini adalah semua siswa kelas XI dan XII yang mengendarai sepeda motor di SMA Negeri 1 Wundulako. Jumlah keseluruhan populasi sebesar 137 siswa.

Jumlah anggota sampel total sebesar 58 ditentukan melalui rumus Slovin dengan presisi sebesar 10%<sup>8</sup>. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan *purposive sampling* yaitu suatu teknik penetapan sampel dengan cara memilih sampel diantara populasi sesuai dengan yang dikehendaki peneliti, sehingga sampel tersebut dapat mewakili karakteristik populasi yang telah dikenal sebelumnya<sup>9</sup>. Dimana kriteria inklusinya adalah siswa kelas XI dan XII pengendara sepeda motor yang masuk pada saat dilakukan pengambilan data dan berumur 17 tahun atau lebih. Kemudian kriteria inklusinya adalah siswa kelas XI dan XII pengendara sepeda motor yang tidak masuk pada saat dilakukan pengambilan data dan belum berumur 17 tahun atau lebih.

Instrumen atau alat pengumpulan data dalam penelitian ini adalah kuesioner terstruktur jenis angket dokumentasi, perangkat keras komputer dan perangkat lunak yang menunjang pengolahan data yaitu aplikasi komputer untuk analisis data.

Analisis data dilakukan dengan menggunakan analisis univariat yaitu analisis data yang dilakukan secara deskriptif dengan analisis pada distribusi frekuensi dan analisis bivariat yaitu menganalisis hubungan variabel bebas dan variabel terikat pada pekerja dengan menggunakan analisis uji *Chi Square* dengan tingkat signifikan (0,05).

## HASIL

### Karakteristik Responden

#### Umur

Umur (Tahun)	Jumlah (n)	Persen (%)
17	46	79,3
18	11	19
19	1	1,7
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Tabel 1 menunjukkan bahwa dari 58 responden (100%), Umur responden yang paling banyak adalah umur 17 tahun dengan jumlah 46 responden (79,3%) dan yang paling sedikit adalah umur 19 tahun dengan jumlah 1 responden (1,7%).

#### Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah (n)	Persen (%)
Laki-Laki	35	60,3
Perempuan	23	39,7
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Tabel 2 menunjukkan bahwa dari 58 responden (100%), jenis kelamin responden yang paling banyak adalah laki-laki dengan jumlah 35 responden (60,3%) dan yang paling sedikit adalah perempuan dengan jumlah 23 responden (39,7%).

#### Kelas

Kelas	Jumlah (n)	Persen (%)
Kelas XI	13	22,4
Kelas XII	45	77,6
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Tabel 3 menunjukkan bahwa dari 58 responden (100%), kelas responden yang paling banyak adalah kelas XII dengan jumlah 45 responden (77,6%) dan yang paling sedikit adalah kelas XI dengan jumlah 13 responden (22,4%).

#### Analisis Univariat

##### Perilaku Safety Riding

Perilaku Safety Riding	Jumlah (n)	Persen (%)
Baik	41	70,7
Buruk	17	29,3
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Tabel 4 menunjukkan bahwa dari 58 responden (100%), perilaku *safety riding* responden yang paling banyak adalah kategori baik dengan jumlah 41 responden (70,7%) dan yang paling sedikit adalah kategori buruk dengan jumlah 17 responden (29,3%).

##### Kepemilikan SIM C

Kepemilikan SIM C	Jumlah (n)	Persen (%)
Memiliki	27	46,6
Tidak Memiliki	31	53,4
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Tabel 5 menunjukkan bahwa dari 58 responden (100%), responden yang paling banyak adalah tidak memiliki SIM C dengan jumlah 31 responden (53,4%) dan yang paling sedikit adalah memiliki SIM C dengan jumlah 27 orang (46,4%).

##### Pengetahuan

Pengetahuan	Jumlah (n)	Persen (%)
Cukup	53	91,4
Kurang	5	8,6
<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>100</b>

Tabel 6 menunjukkan bahwa dari 58 responden (100%), pengetahuan responden yang paling banyak adalah cukup dengan jumlah 53 responden (91,4%) dan yang paling sedikit adalah kurang dengan jumlah 5 responden (8,6%).

##### Sikap

Sikap	Jumlah (n)	Persen (%)
Positif	50	86,2
Negatif	8	13,8
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Tabel 7 menunjukkan bahwa dari 58 responden (100%), sikap responden yang paling banyak adalah positif dengan jumlah 50 responden (86,2%) dan yang paling sedikit adalah negatif dengan jumlah 8 responden (13,8%).

### Dukungan Keluarga

Dukungan Keluarga	Jumlah (n)	Persen (%)
Mendapat Dukungan	22	44,9
Tidak Mendapat Dukungan	27	55,1
<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>100</b>

Tabel 8 menunjukkan bahwa dari 58 responden (100%), responden yang paling banyak adalah mendapat dukungan dengan jumlah 45 responden (77,6%) dan yang paling sedikit adalah tidak mendapat dukungan dengan jumlah 13 responden (22,4%).

### Analisis Bivariat

#### Hubungan Kepemilikan SIM C dengan Perilaku Safety Riding

Kepemilikan SIM C	Perilaku Safety Riding				Jumlah		p <sub>Value</sub>	Phi (θ)
	Baik		Buruk					
	n	%	n	%	n	%		
Memiliki	23	39,7	4	6,9	27	46,6	0,041	0,297
Tidak Memiliki	18	31	13	22,4	31	53,4		
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>70,7</b>	<b>17</b>	<b>29,3</b>	<b>58</b>	<b>100</b>		

Tabel 9 menunjukkan bahwa proporsi responden yang memiliki SIM C dengan perilaku *safety riding* baik sebesar 39,7% dan perilaku *safety riding* buruk 6,9%. Sedangkan proporsi responden yang tidak memiliki SIM C dengan perilaku *safety riding* baik sebesar 31% dan perilaku *safety riding* buruk sebesar 22,4%. Hasil uji *chi square* didapatkan bahwa nilai  $P_{\text{Value}} < \alpha$  sehingga terdapat hubungan antara kepemilikan SIM C dengan perilaku *safety riding*, dimana nilai hubungan kedua variabel bernilai sedang ( $\phi = 0,297$ ).

#### Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding

Pengetahuan n	Perilaku Safety Riding				Jumlah		p <sub>Value</sub>	Phi (θ)
	Baik		Buruk					
	n	%	n	%	n	%		
Cukup	40	69	13	22,4	53	91,4	0,023	0,342
Kurang	1	1,7	4	6,9	5	8,6		
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>70,7</b>	<b>17</b>	<b>29,3</b>	<b>58</b>	<b>100</b>		

Tabel 10 menunjukkan bahwa proporsi responden dengan pengetahuan cukup yang memiliki perilaku *safety riding* baik sebesar 69% dan perilaku *safety riding* buruk 22,4%. Sedangkan proporsi responden dengan pengetahuan kurang yang memiliki perilaku *safety riding* baik sebesar 1,7% dan perilaku *safety riding* buruk sebesar 4%. Hasil uji *chi square* didapatkan bahwa nilai  $P_{\text{Value}} < \alpha$  sehingga terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding*, dimana nilai hubungan kedua variabel bernilai sedang ( $\phi = 0,342$ ).

#### Hubungan Sikap dengan Perilaku Safety Riding

Sikap	Perilaku Safety Riding				Jumlah		p <sub>Value</sub>
	Baik		Buruk				
	n	%	n	%	n	%	
Positif	35	60,4	14	24,1	49	84,5	1,000
Negatif	6	10,3	3	5,2	9	15,5	
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>70,7</b>	<b>17</b>	<b>29,3</b>	<b>58</b>	<b>100</b>	

Tabel 11 menunjukkan bahwa proporsi responden dengan sikap positif yang memiliki perilaku *safety riding* baik sebesar 60,4% dan perilaku *safety riding* buruk 24,1%. Sedangkan proporsi responden dengan sikap negatif yang memiliki perilaku *safety riding* baik sebesar 10,3% dan perilaku *safety riding* buruk sebesar 5,2%. Hasil uji *chi square* didapatkan bahwa nilai  $P_{\text{Value}} > \alpha$  sehingga tidak terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding*.

#### Hubungan Dukungan Keluarga dengan Perilaku Safety Riding

Dukungan Keluarga	Perilaku Safety Riding				Jumlah		p <sub>Value</sub>	Phi (θ)
	Baik		Buruk					
	n	%	n	%	n	%		
Mendapat Dukungan	36	62,1	8	13,8	44	75,9	0,002	0,433
Tidak Mendapat Dukungan	5	8,6	9	15,5	14	24,1		
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>70,7</b>	<b>17</b>	<b>29,3</b>	<b>58</b>	<b>100</b>		

Tabel 12 menunjukkan bahwa proporsi responden yang mendapat dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* baik sebesar 62,1% dan perilaku *safety riding* buruk 13,8%. Sedangkan proporsi responden yang tidak mendapat dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* baik sebesar 8,6% dan perilaku *safety riding* buruk sebesar 15,5%. Hasil uji *chi square* didapatkan bahwa nilai  $P_{\text{Value}} < \alpha$  sehingga terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding*, dimana nilai hubungan kedua variabel bernilai sedang ( $\phi = 0,433$ ).

### DISKUSI

#### Hubungan Kepemilikan SIM C dengan Perilaku Safety Riding

Hasil penelitian ini menunjukkan adanya hubungan antara kepemilikan SIM C dengan perilaku *safety riding* dapat dilihat dari hasil uji statistik dimana  $P_{\text{Value}} < \alpha$ , dimana nilai hubungan kedua variabel bernilai sedang ( $\phi = 0,297$ ).

Dari keseluruhan responden yang diberikan berikan kuesioner, hanya 27 responden (46,6%) yang memiliki SIM C. Angka ini lebih sedikit dibandingkan responden yang tidak memiliki SIM C sebesar 31 responden (53,4%). Hal ini sangat memprihatinkan mengingat SIM C merupakan salah satu bukti bahwa seseorang sudah mampu dan layak untuk mengendarai sepeda motor.

Kemudian umur responden dalam penelitian ini adalah umur yang telah memenuhi syarat untuk bisa memiliki SIM C. Umur minimal seseorang untuk bisa mendapatkan SIM C adalah 17 tahun<sup>10</sup>. Meskipun demikian, siswa yang tidak memiliki SIM C tetap mengendarai sepeda motor dikarenakan mereka merasa sudah mahir tanpa harus dilengkapi dengan SIM C.

Kepemilikan SIM C mempengaruhi perilaku *safety riding* yang baik pada siswa. Responden yang memiliki SIM C lebih banyak yang melakukan perilaku *safety riding* yang baik dibandingkan responden yang tidak memiliki SIM C. SIM merupakan bukti bahwa seseorang telah memahami peraturan lalu lintas dan terampil dalam mengemudikan kendaraan. Sehingga siswa yang telah memiliki SIM C cenderung lebih memahami aturan-aturan dalam berkendara sepeda motor, seperti memperlambat kendaraannya ketika lampu lalu lintas berwarna kuning dan memberikan isyarat lampu sein ketika ingin berbelok.

Ada beberapa faktor yang menyebabkan siswa mengendarai sepeda motor tanpa dilengkapi SIM C antara lain: Faktor internal; 1) kepribadian, 2) sistem nilai ekonomis. Faktor Eksternal; 1) tidak adanya sanksi yang tegas dari petugas kepolisian karena hanya dilakukan teguran dan pengarahan disekolah tetapi tidak ditindaklanjuti dengan sanksi berupa tilang. 2) orang tua yang mengizinkan dan memfasilitasi anaknya mengemudikan sepeda motor walaupun tidak dilengkapi SIM C. 3) kebiasaan masyarakat membiarkan atau tidak peduli terhadap pelanggaran yang dilakukan siswa yang sudah jelas melanggar undang-undang lalu lintas. 4) kondisi lingkungan alam dari letak wilayah, domisili dan tempat tinggal turut mempengaruhi perilaku siswa mengemudikan sepeda motor tanpa SIM 5) kondisi ekonomi masyarakat yang turut mempengaruhi perilaku dengan menyediakan sarana parkir<sup>11</sup>.

Kepemilikan SIM C pada siswa setidaknya akan mempengaruhi perilaku *safety riding* mereka. Penelitian di Amerika Serikat mengemukakan bahwa remaja yang telah memiliki SIM akan cenderung berperilaku *safety riding* yang baik pada masa awal kepemilikan SIMnya<sup>12</sup>. Penelitian lain yang dilakukan guna melihat faktor-faktor risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas sepeda motor pada pasien di BLU RSUP Prof. Dr. R. D. Kandou Kota Manado menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor yang tidak memiliki SIM C lebih berisiko 3,78 kali mengalami kecelakaan lalu lintas daripada pengendara sepeda motor yang memiliki SIM C<sup>13</sup>.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan di Kabupaten Pangkep pada tahun 2013 diperoleh bahwa ada hubungan antara kepemilikan SIM C dengan perilaku *safety riding* ( $p < 0,05$ ).

#### **Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding**

Hasil penelitian ini menunjukkan adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* dilihat dari hasil uji statistik dimana  $P_{\text{value}} < \alpha$ , dimana nilai hubungan kedua variabel bernilai sedang ( $\phi = 0,342$ ).

Dalam penelitian ini, proporsi perilaku *safety riding* yang baik lebih tinggi pada responden yang memiliki pengetahuan cukup terkait perilaku *safety riding* yaitu sebesar 69%. Hal ini menunjukkan arah yang positif yang berarti adanya kecenderungan semakin baik pengetahuan siswa mengenai perilaku *safety riding* maka perilaku siswa akan menjadi baik pula terhadap cara berkendara yang aman dan selamat.

Pengetahuan yang cukup terkait perilaku *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako disebabkan karena siswa tersebut telah mendapatkan edukasi terkait *safety riding* dari pihak kepolisian pada tahun 2015 dan informasi melalui internet dan media massa.

Pendidikan dan informasi sangat berperan dalam peningkatan pengetahuan terutama penyampaian/penyaluran informasi melalui media-media tertentu, karena pada hakikatnya penyampaian informasi melalui suatu media akan mempermudah penerimaan informasi yang akan diberikan. Pengetahuan diperlukan untuk menimbulkan kesadaran dan pada akhirnya akan menyebabkan orang berperilaku sesuai dengan pengetahuan yang dimilikinya. Pengetahuan atau kognitif merupakan domain terpenting bagi terbentuknya tindakan seseorang. Perilaku yang disadari oleh pengetahuan akan bersifat lebih langgeng, sebaliknya apabila perilaku tidak disadari pengetahuan dan kesadaran maka perilaku tersebut tidak akan berlangsung lama. Pengetahuan diperlukan sebagai dorongan psikis dalam menumbuhkan sikap dan perilaku setiap hari, sehingga dapat dikatakan bahwa pengetahuan merupakan stimulasi terhadap tindakan seseorang. Sehingga pengetahuan yang baik mengenai *safety riding* akan mendorong perilaku *safety riding* yang baik pula<sup>14</sup>.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh di Kabupaten Pangkep pada tahun 2015 bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* ( $p < 0,05$ ) sebesar 0,000<sup>15</sup>. Hasil yang serupa juga ditunjukkan di Kecamatan Banyumanik pada tahun 2013 yang membuktikan bahwa adanya hubungan antara pengetahuan dengan praktik *safety riding* ( $p < 0,05$ ) sebesar 0,024<sup>16</sup>.

#### **Hubungan Sikap dengan Perilaku Safety Riding**

Hasil penelitian ini menunjukkan tidak adanya hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* dilihat dari hasil uji statistik dimana  $P_{\text{value}} > \alpha$  ( $P = 1,000$ ).

Sikap terhadap keselamatan berkendara dalam penelitian ini tidak berhubungan dengan perilaku *safety riding*. Responden yang bersikap positif maupun bersikap negatif terhadap keselamatan berkendara cenderung berperilaku

*safety riding* baik. Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan di UIN Syarif Hidayatullah pada tahun 2010 bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* dengan nilai  $P_{\text{value}}=0,002$ <sup>17</sup>.

Responden yang memiliki sikap negatif namun berperilaku baik dalam berkendara bisa disebabkan karena sebanyak 13 orang responden (22,4%) setuju dan 10 responden (17,3%) sangat setuju dengan pernyataan berkendara aman hanya apabila ada polisi yang mengawasi lalu lintas saja dan sebanyak 12 responden (20,7%) sangat setuju berkendara aman hanya pada saat melakukan perjalanan jarak jauh saja. Sehingga dapat disimpulkan bahwa responden tetap ingin menciptakan rasa aman saat berkendara walaupun hanya apabila ada polisi yang mengawasi lalu lintas serta berkendara aman walaupun hanya pada saat melakukan perjalanan jarak jauh saja.

Kemudian sebanyak 8 responden (13%) setuju dan 12 responden (20,7%) sangat setuju dengan pernyataan tidak perlu menggunakan helm pada saat melakukan perjalanan jarak dekat. Padahal setiap berkendara baik jauh maupun dekat wajib menggunakan helm sebagaimana yang telah diatur didalam Undang-Undang "Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan helm berstandar SNI".

Hal ini sesuai dengan pendapat yang menyatakan bahwa sikap masih merupakan suatu reaksi tertutup dan bukan merupakan suatu perilaku sebab seseorang sering memperlihatkan perilaku yang tidak mencerminkan sikapnya.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan di Thailand Timur pada tahun 2012 dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pekerja industri menemukan bahwa tidak ada hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding*<sup>18</sup>.

Hasil ini membuktikan bahwa masih perlu adanya pengembangan sikap terhadap budaya keamanan dan keselamatan berkendara di lingkungan sekolah.

#### **Hubungan Dukungan keluarga dengan Perilaku Safety Riding**

Hasil penelitian ini menunjukkan adanya hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako dilihat dari hasil uji statistik dimana  $P_{\text{value}} < \alpha$ , dimana nilai hubungan kedua variabel bernilai sedang ( $\phi=0,342$ ). Penelitian ini membuktikan bahwa dukungan keluarga sangat penting dalam penerapan *safety riding* pada anak. Bentuk dukungan keluarga bisa dalam bentuk teguran, nasihat dan dukungan finansial untuk beberapa hal misalnya biaya pemeliharaan dan perbaikan kendaraan.

Dari hasil penelitian ditemukan bahwa dari keseluruhan responden yang diberikan kuesioner sebagian besar telah mendapat dukungan dari keluarga dalam hal penerapan *safety riding*. Kemudian semua responden yang mendapat dukungan keluarga sebagian besar telah berperilaku *safety riding* baik (62,1%). Sedangkan keseluruhan responden yang tidak mendapat dukungan keluarga hanya sebagian kecil yang berperilaku *safety riding* baik (8,6%).

Berdasarkan jawaban responden terhadap pernyataan tentang dukungan keluarga dapat diketahui bahwa masih banyak siswa yang mengaku diizinkan mengendarai sepeda motor di jalan raya sebelum memiliki SIM. Kemudian masih banyak siswa tidak disarankan memeriksa kendaraan sebelum berkendara. Sedangkan sebagian besar responden mengaku selalu diberi nasihat/peringatan ketika tidak berkendara dengan aman dari keluarga.

Hasil ini memberikan gambaran bahwa pihak keluarga belum sepenuhnya memberikan dukungan terhadap siswa untuk menerapkan *safety riding*. Hal ini dapat disebabkan masih banyak masyarakat dalam hal ini keluarga siswa yang menganggap bahwa SIM hanya menjadi formalitas saja dan pemeriksaan kendaraan sepeda motor dilakukan hanya pada saat terjadi kerusakan saja.

Pemeriksaan kendaraan sebelum berkendara merupakan salah satu langkah antisipasi yang berarti merupakan salah satu pandangan jauh kedepan untuk mempersiapkan segala sesuatu sebelum hal buruk terjadi<sup>19</sup>.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh di Kabupaten Pangkep pada tahun 2013 bahwa ada hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding*<sup>4</sup>. Penelitian lain yang diungkapkan oleh menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara monitoring perkembangan anak oleh orang tua dengan perilaku anak dalam berkendara<sup>20</sup>.

Monitoring orang tua dapat dioptimalkan untuk mengendalikan perilaku berkendara remaja yang tidak *safety*. Seperti halnya yang dilakukan oleh *American Academy of Pediatric* terdapat nota kesepakatan antara orang tua dan anak yang dikemas dalam *Parent-Teen Driving Agreement* memuat perjanjian-perjanjian anak terhadap orang tuanya bahwa mereka akan mentaati aturan berkendara, berjanji akan berkonsentrasi ketika berkendara, akan menghargai aturan dimana tidak mengkonsumsi NAPZA dan alkohol selama berkendara, dan berjanji akan menjadi pengendara yang bertanggungjawab. Perjanjian ini ditandatangani oleh anak dan dijalankan sesuai apa yang telah disepakati. Tidak hanya anak, tetapi orang tua juga turut berjanji untuk mengendarai kendaraan secara

aman dan memberikan contoh yang baik bagi anaknya.

Bentuk komunikasi melalui perjanjian kesepakatan ini dapat diterapkan di Indonesia dengan modifikasi disertai dengan konsekuensi yang dikenakan bagi si pelanggar. Kesepakatan ini dianggap kuat mengingat anak masih menjadi tanggungan orang tua, sehingga orang tua memegang kuasa penuh terhadap kebutuhan anak.

#### SIMPULAN

1. Ada hubungan antara kepemilikan SIM C dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako tahun 2016.
2. Ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako tahun 2016.
3. Tidak ada hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako tahun 2016.
4. Ada hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako tahun 2016.

#### SARAN

1. Bagi siswa yang mengendarai motor agar lebih memahami dan menerapkan perilaku *safety riding* di jalan raya sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan akibat berkendara.
2. Bagi pihak sekolah sebaiknya melakukan pengawasan terhadap siswa yang mengendarai sepeda motor ke sekolah dan perlu menumbuhkan kembangkan sikap siswa mengenai perilaku *safety riding* dengan cara sosialisasi mengenai perilaku *safety riding* serta aturan-aturan lalu lintas dengan bekerja sama dengan pihak kepolisian satuan lalu lintas.
3. Bagi orang tua perlu memberikan dukungan kepada anak mengenai perilaku *safety riding* berupa teguran dan nasihat mengenai kelengkapan alat pelindung diri dan kelengkapan administrasi dalam berkendara (STNK dan SIM).
4. Bagi pihak kepolisian satuan lalu lintas diharapkan lebih memperketat pengawasan dengan mengadakan *sweeping* bagi siswa yang tidak memiliki SIM khususnya di sekitaran wilayah sekolah.
5. Bagi penelitian selanjutnya, perlu dilakukan penelitian yang mendalam terkait faktor-faktor yang mempengaruhi siswa berkendara tanpa memiliki SIM.

#### DAFTAR PUSTAKA

1. WHO. 2011. *Road Traffic Injuries*. tersedia di <http://www.who.int>. (diakses pada tanggal 30 Desember 2015)

2. Ditjen Perhubungan Darat. 2015 *Perhubungan Darat dalam Angka 2014*. Tersedia di [www.hubdat.go.id](http://www.hubdat.go.id). (diakses pada tanggal 31 Desember 2015)
3. Manurung & Jefri Rio. 2010. *Hubungan Faktor-Faktor Penyebab dan Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Medan*. Jurnal. Fakultas Kesehatan Masyarakat. tersedia di [repository.usu.ac.id](http://repository.usu.ac.id) (diakses pada tanggal 30 Desember 2015)
4. Asdar, M., dkk. 2013. *Perilaku Safety Riding pada Siswa SMA di Kabupaten Pangkep*. Jurnal. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Hasanuddin. Tersedia di [http://repository.unhas.ac.id/bitstream/handle/123456789/4246/MUHAMMAD%20ASDAR\\_K11109367.pdf?sequence=1](http://repository.unhas.ac.id/bitstream/handle/123456789/4246/MUHAMMAD%20ASDAR_K11109367.pdf?sequence=1) (diakses pada tanggal 31 Desember 2015)
5. Direktorat Lalu Lintas Polda Sulawesi Tenggara. *Data Kejadian Laka Lantans Polda Sulawesi Tenggara*. Tersedia di [www.laka.ditlantas.polda.sultra.com](http://www.laka.ditlantas.polda.sultra.com) (diakses pada tanggal 31 Desember 2015)
6. Puskesmas Wundulako. 2015. *Data Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2015*. Wundulako. Puskesmas Wundulako.
7. Notoatmodjo, S,. 2010. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta. Penerbit Rineka Cipta
8. Yuniyanto, Andi Eka. 2013. *Penerapan Hasil Belajar Kimia Makanan Mahasiswa Prodi Pendidikan Tata Boga pada Pemilihan Makanan Kemasan*. Skripsi. Universitas Pendidikan Indonesia. Tersedia di <http://repository.upi.edu> (diakses pada tanggal 30 Desember 2015)
9. Chrussiawanti, Novita. 2015. *Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Kepatuhan Safety Riding pada Remaja di SMA Negeri 2 Sukoharjo*. Skripsi. Program Studi S-1 Keperawatan Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Kusuma Husada Surakarta. Tersedia di <http://digilib.stikeskusumahusada.ac.id/download.php?id=1266> (diakses pada tanggal 31 Desember 2015)
10. Republik Indonesia. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Tersedia di [http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/uu/uu\\_no.22\\_tahun\\_2009.pdf](http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/uu/uu_no.22_tahun_2009.pdf) (diakses pada tanggal 30 Desember 2015)
11. Pamungkas, Trio Adit. 2012. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pelajar SMP Mengemudikan Sepeda Motor Tanpa Memiliki SIM*. Jurnal. Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur. Tersedia di <http://isjd.pdii.lipi.go.id/index.php/Search.html?act=tampil&id=58496&idc=41>(diakses 10 Maret 2016)

12. Ouimet, Marie Cluaude., et al. 2008. *Perceived Risk and Other Predictors and Correlates of Teenagers Safety Belt Use During the First Licensure*. Jurnal. National Institute of Child Health and Human Development. Tersedia di <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/18338289>
13. Efendi, Mohammad Pomuri. 2014. *Faktor-Faktor Risiko Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor pada Pasien di BLU RSUP Prof. Dr. R. D. Kandou Kota Manado*. Jurnal. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi Manado. Tersedia di <http://www.fkm.unsrat.ac.id> (diakses pada tanggal 31 Desember 2015)
14. Notoatmodjo, S.,. 2007. *Ilmu Kesehatan Masyarakat Ilmu dan Seni*. Jakarta. Penerbit Rineka Cipta
15. Zaman, Haerul. 2015. *Determinan Perilaku Keselamatan Berkendara Sepeda Motor pada Remaja di Wilayah Pesisir Kabupaten Pangke*. Jurnal. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin. Tersedia di <http://repository.unhas.ac.id:4001/digilib/files/disk1/370/--haerulzama-18452-1-jurnal24-.pdf> (diakses pada tanggal 11 Maret 2016)
16. Ariwibowo, R. 2013. *Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik*. Jurnal. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro. Tersedia di <http://ejournals1.undip.ac.id/index.php/jkm> (diakses pada tanggal 13 Maret 2016)
17. Utari, Gineung Cynthia. 2010. *Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)*. Skripsi. Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta. Tersedia di <http://repository.uinjkt.ac.id/> (diakses pada tanggal 30 Desember 2015)
18. Rojpaisarnkit, Kunwadee. 2012. *Factors Related to Motorcycle Safe-Riding Behavior of Industrial Workers in Eastern Thailand*. Jurnal. Department of Public Health, Faculty of Science and Technology, Rajabhat Rajanagarindra University, Chachoengsao 24000, Thailand. Tersedia di [http://digital\\_collect.lib.buu.ac.th/ojs/index.php/huso/article/download/2748/186](http://digital_collect.lib.buu.ac.th/ojs/index.php/huso/article/download/2748/186) (diakses pada tanggal 11 Maret 2016)
19. Nayazri, Ghulam Muhammad. 2015. *Cek Lima Hal Penting ini Sebelum Berkendara*. <http://www.otomania.com> (diakses pada tanggal 14 Maret 2016)
20. Mubarokah, Kismi. 2013. *Implikasi Peran Kontrol Orang Tua terhadap Remaja dalam Membudayakan Keselamatan Berkendara Guna Menurunkan Angka Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas*. Universitas Dian Nuswantoro. Tersedia di <http://eprints.dinus.ac.id> (diakses pada tanggal 30 Desember 2015)