

KESEHATAN KEBIDANAN

Jurnal Ilmiah Kesehatan & Kebidanan

Vol. X No. 1

Januari 2021

ISSN : 2252-9675

E-ISSN : 2722-368X



Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan
MITRA RIA HUSADA

PERBEDAAN ANTARA PENGETAHUAN, SIKAP DAN KETERSEDIAAN ALAT PELINDUNG BERKENDARA TERHADAP PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA SEPEDA MOTOR

Sri Kubillawati¹, Yulita Nengsih², Sues Marwandi³

1. Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat
2. Sarjana Terapan Kebidanan STIKes Mitra RIA Husada

Email : info@mrh.ac.id

ABSTRAK

Keselamatan berkendara merupakan cara berkendara yang aman dan nyaman baik bagi pengendara itu sendiri maupun pengendara lain. Banyaknya kejadian dan korban jiwa akibat kecelakaan salah satunya diakibatkan oleh faktor perilaku keselamatan berkendara yang masih kurang, terutama pada usia produktif. Faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas sangatlah beragam, salah satunya adalah faktor perilaku pengemudi. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui perbedaan antara pengetahuan, sikap dan ketersediaan alat pelindung berkendara terhadap perilaku keselamatan berkendara siswa SMA.

Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan desain cross sectional. Teknik sampling yang digunakan adalah uji beda dua proporsi atau lemeshow dengan jumlah 90 pengamatan. Sebanyak 45% berperilaku aman, 70% berpengetahuan baik tentang keselamatan berkendara, 63,3% bersikap positif terhadap keselamatan berkendara, 93,3% memiliki alat pelindung berkendara yang lengkap. Terdapat perbedaan yang signifikan antara pengetahuan ($Pvalue = 0,041$), dan sikap ($Pvalue = 0,018$), pada perilaku keselamatan berkendara siswa yang berkendara sepeda motor dan tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara ketersediaan alat pelindung berkendara ($Pvalue = 0,620$) pada perilaku keselamatan berkendara siswa yang berkendara sepeda motor.

Saran yang diberikan adalah diadakan pelatihan dan sosialisasi dari pihak terkait mengenai keselamatan berkendara di lingkungan sekolah untuk meningkatkan kesadaran, kepedulian serta keterampilan siswa dalam mengendarai sepeda motor.

Kata Kunci:

Keselamatan Berkendara, Pengetahuan, Sikap, Ketersediaan Alat Pelindung Berkendara

ABSTRACT

Safety driving is a safe and comfortable way of driving for both the rider and other drivers. The number of incidents and casualties due to accidents, one of which is caused by the lack of safety driving behavior, especially during productive age. The factors that influence traffic accidents are very diverse, one of which is the driver's behavior. The purpose of this study was to determine the differences between knowledge, attitudes and availability of protective equipment on the driving safety behavior of high school students.

This research is a quantitative study with a cross sectional design. The sampling technique used was the two-proportion difference test or lemeshow with a total of 90 observations. As many as 45% behave safely, 70% have good knowledge about driving safety, 63.3% have a positive attitude towards driving safety, 93.3% have complete protective driving equipment. There is a significant difference between knowledge ($Pvalue = 0.041$), and attitude ($Pvalue = 0.018$), on the safety driving behavior of students who ride motorbikes and there is no significant difference between the availability of protective riding equipment ($Pvalue = 0.620$) on the safety driving behavior of students who ride motorbikes.

The advice given is to hold training and socialization from related parties regarding the safety of driving in the school environment to increase awareness, concern and skills of students in riding motorbikes.

Keywords:

Safety driving, Knowledge, Attitude, Availability of Driving Protective Equipment

PENDAHULUAN

Keselamatan berkendara merupakan cara berkendara yang aman dan nyaman baik bagi pengendara itu sendiri maupun pengendara lain. Manusia seringkali melakukan tindakan tidak aman saat mengendarai motor seperti mengendarai dengan kecepatan tinggi, mendahului secara tiba-tiba, mengendarai melawan arah dan melanggar rambu lalu lintas. Sepeda motor merupakan penyebab tertinggi terjadinya kecelakaan lalu lintas, yakni terdapat sekitar 1,35 juta kematian di dunia setiap tahunnya.¹

Proporsi kematian akibat kecelakaan sepeda motor tertinggi terjadi di negara-negara Asia Tenggara yaitu sebesar 34%.² Indonesia sendiri masuk dalam kategori 10 besar negara dengan kasus kecelakaan lalu lintas terbanyak, yakni urutan keenam dari 185 negara.³ Sepanjang tahun 2018 terjadi 109.818 kejadian kecelakaan di Indonesia. Sepeda motor menempati urutan tertinggi dalam dua triwulan terakhir tahun 2018 yakni 37.019 kejadian.⁴ Dalam triwulan terakhir tahun 2018 jumlah kecelakaan di DKI Jakarta sebanyak 1500 kejadian dengan jumlah korban 1889 jiwa.⁴ Berdasarkan data SATLANTAS POLRI Wilayah Jakarta Timur, pada tahun 2019 Jakarta Timur merupakan wilayah yang tertinggi di DKI Jakarta dengan jumlah 1.022 kejadian dengan korban jiwa sebanyak 1.191 jiwa. Hal tersebut mengakibatkan korban mengalami luka ringan, luka berat, dan meninggal dunia.⁴

Banyaknya kejadian dan korban jiwa akibat kecelakaan salah satunya di akibatkan oleh faktor perilaku keselamatan berkendara yang masih kurang, terutama pada usia produktif. Data KORLANTAS POLRI tahun 2018 korban kelompok umur 15-24 tahun meningkat 20% dari tahun sebelumnya dengan jumlah 5.732 korban dimana pelajar terutama siswa SMA termasuk di dalamnya.⁴ Siswa SMA menjadi kelompok tertinggi dalam kasus pelanggaran lalu lintas yakni sebesar 2.611.475 kasus.⁹ Di beberapa daerah di Indonesia, kecelakaan lalu lintas lebih sering terjadi di kawasan permukiman, yakni sebesar 78.327 kasus pada tahun 2014 yang didominasi oleh kalangan pelajar dan siswasebanyak 38.611 kasus.⁵ Lebih spesifik lagi, korban kecelakaan lalu lintas lebih banyak berasal dari kalangan SMA, yakni 96.472.⁶

Faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas sangatlah beragam, salah satunya adalah faktor perilaku pengemudi. Dalam teori Green mengenai perilaku terdapat 2 faktor utama yaitu faktor perilaku (predisposisi, pemungkin, dan penguat) dan faktor non perilaku.⁹ Jenis pelanggaran yang sering dilakukan antara lain tidak menggunakan helm sebanyak 16.100 kasus, tidak membawa surat-surat (SIM dan STNK) sebesar 14.405 kasus,

melanggar marka rambu sebesar 8.157 kasus. Pelanggaran lainnya yaitu mengangkut penumpang lebih dari satu orang dewasa, melawan arus, kelengkapan kendaraan, dan tidak menyalakan lampu utama. Kejadian pelanggaran berhubungan dengan kurangnya pemahaman pelajar maupun mahasiswa dalam praktik safety riding.¹⁰ Penelitian yang dilakukan oleh Mahawati, dan Prasetya, J. menunjukkan bahwa lebih dari 50% siswa SMA yang menggunakan handphone saat berkendara.¹¹ Data tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan lebih banyak di akibatkan oleh pengemudi yang cenderung tidak mematuhi aturan lalu lintas.

Penerapan perilaku keselamatan berkendara amat penting guna mengurangi kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada usia produktif. Berdasarkan informasi yang diberikan oleh beberapa siswa bahwa mereka pernah mengalami kecelakaan lalu lintas baik dalam perjalanan menuju sekolah ataupun diluar jam belajar mengajar. Berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan peneliti dengan menggunakan wawancara kepada 10 siswa diketahui bahwa 7 dari 10 siswa mengetahui definisi keselamatan berkendara. Pengetahuan mengenai kelayakan teknis kendaraan masih kurang, hanya 50% responden yang mengerti tentang bagian apa saja yang harus diperiksa sebelum berkendara. Sebagian besar siswa pernah melakukan pelanggaran serta berperilaku tidak aman, diantaranya tidak menggunakan alat pelindung berkendara yang lengkap ketika berkendara, seperti helm sebesar 45% dan sarung tangan sebesar 80%, bahkan 20% dari mereka masih membawa penumpang lebih dari 1 orang.

Berdasarkan hal-hal yang sudah dipaparkan di atas dan studi pendahuluan yang telah peneliti lakukan memperkuat alasan peneliti untuk menerapkan perilaku keselamatan berkendara. Selain itu di SMA 105 Jakarta belum pernah dilakukan penelitian mengenai perilaku keselamatan berkendara. Hingga saat ini belum diketahui bagaimana perilaku keselamatan berkendara siswa SMA 105 Jakarta. Berdasarkan hal tersebut peneliti tertarik untuk menganalisis perbedaan antara faktor predisposing (pengetahuan dan sikap), pemungkin (kondisi kendaraan dan ketersediaan alat pelindung berkendara) dan penguat (pengaruh teman sebaya) pada perilaku keselamatan berkendara sepeda motor siswa di SMA 105 Jakarta tahun 2020 sebagai salah satu upaya untuk meminimalisir kejadian kecelakaan lalu lintas terutama pada usia produktif.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif observasional atau non-eksperimen mengenai perbedaan faktor predisposisi, faktor pemungkin dan faktor penguat pada perilaku keselamatan berkendara sepeda motorsiswa di SMA 105 Jakarta dengan pendekatan cross sectional. Tiap subjek hanya diobservasi satu kali dengan pengukuran variabel subjek dilakukan saat pemeriksaan.⁴² Pada variabel perilaku dilakukan dengan menggunakan metode *work sampling (Times Motion Studi)* dengan 200 pengamatan dalam 10 hari atau 20 pengamatan dalam sehari dalam rentang waktu per menit dari pukul 06.00-06.40 WIB.

Populasi dalam penelitian ini adalah siswa SMA 105 Jakarta yang mengendarai sepeda motor ke sekolah dengan rentang waktu pukul 06.00-06.40. WIB dalam 10 hari pengamatan. Penentuan besar sampel dihitung menggunakan uji hipotesis beda dua proporsi atau *lameshow*. Berdasarkan perhitungan dengan menggunakan software *simple size* maka didapat jumlah pengamatan sebanyak 82. Dengan menggunakan *simple random sampling*, 82 pengamatan dibagi 10 hari pengamatan didapat 8,2 dibulatkan menjadi 9 pengamatan dalam sehari atau 90 pengamatan dalam 10 hari.

Dari 90 pengamatan dalam 10 hari yang didapatkan dari perhitungan sampel dengan rumus uji beda proporsi atau *lameshow*, sampel dipilih kembali berdasarkan ketentuan minimal pengamatan terhadap perilaku. Sampel dipilih berdasarkan 2 kategori yaitu *inklusi sample* (Apabila > 3 kali pengamatan selama 10 hari observasi dan ditetapkan sebagai sampel yang akan diteliti) sedangkan *eksklusi sample* (apabila ≤ 3 kali pengamatan selama 10 hari observasi dan tidak digunakan sebagai sampel dalam penelitian). Berdasarkan ketentuan tersebut didapatkan 60 *inklusi sample* dan 30 *eksklusi sample*, sehingga sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah 60 pengamatan.⁴⁸

HASIL DAN PEMBAHASAN

HASIL PENELITIAN

Analisis Univariat

Tabel 5.1

Distribusi frekuensi Perilaku, pengetahuan, sikap, dan ketersediaan alat pelindung berkendara pada siswa SMA 105 Jakarta Tahun 2020.

Variabel	Frekuensi	%
Perilaku Keselamatan Berkendara		
• Tidak Aman	33	55,0

• Aman	27	45,0
Pengetahuan		
• Kurang Baik	18	30
• Baik	42	70
Sikap		
• Negatif	22	36,7
• Positif	38	63,3
Ketersediaan Alat Pelindung Berkendara		
• Kurang Lengkap	4	6,7
• Lengkap	56	93,3

Berdasarkan hasil penelitian pada variabel di atas diketahui sebanyak 45% responden berperilaku aman ketika berkendara. Dilihat dari variabel pengetahuan, sebanyak 70% memiliki pengetahuan yang baik mengenai keselamatan berkendara. Pada variabel sikap, sebanyak 63,3% memiliki sikap yang baik terhadap penerapan keselamatan berkendara. Pada variabel ketersediaan alat pelindung berkendara hampir semua siswa memiliki alat pelindung berkendara yang cukup yaitu sebanyak 93,3% .

Analisis Bivariat

Pengujian menggunakan analisis bivariat dengan menggunakan uji *chi square*. Hasil secara terperinci dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 5.2 Perbedaan antarpengertian, sikap, dan ketersediaan alat pelindung berkendara, terhadap perilaku pada siswa SMA 105 Jakarta Tahun 2020.

Variabel	Perilaku Keselamatan Berkendara						P Value	OR (95% CI)
	Tidak Aman		Aman		Total			
	n	%	N	%	n	%		
Pengetahuan								
• Kurang Baik	14	77,8	4	22,2	18	100	0,041	4.237
• Baik	19	45,2	23	44,8	42	100		1.194-15.034
Sikap								
• Negatif	17	77,3	5	22,7	22	100	0,018	4.675
• Positif	16	42,1	22	57,9	38	100		1.427-15.321
Ketersediaan Alat Pelindung Berkendara								
• Kurang Lengkap	3	75,0	1	25,0	4	100	0,620	2.600
• Lengkap	30	53,6	26	46,4	56	100		0.255-26.544

Hasil analisis perbedaan antara pengetahuan keselamatan berkendara pada perilaku keselamatan berkendara diketahui siswa yang mempunyai pengetahuan kurang baik sebanyak 77,8% yang berperilaku berkendara tidak aman sedangkan siswa yang berpendidikan baik hanya ada 45,2% yang berperilaku keselamatan berkendara tidak aman.

Hasil uji statistik menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara pengetahuan pada perilaku keselamatan berkendara dengan P-value 0,041 ($P\text{-value} < 0.05$) dimana siswa yang berkendara sepeda motor dengan pengetahuan baik memiliki peluang berperilaku keselamatan berkendara aman 4.237 kali lebih besar dibandingkan dengan siswa yang berkendara sepeda motor dengan pengetahuan kurang baik.

Dengan rentan CI (1.194-15.034) pada derajat kepercayaan 95% maka dapat disimpulkan bahwa 95% dipercaya peluang berperilaku berkendara aman pada siswa yang berkendara sepeda motor dengan pengetahuan baik dibandingkan dengan siswa yang berkendara sepeda motor dengan pengetahuannya kurang baik di SMA 105 JAKARTA tahun 2020 pada rentan(1.194-15.034).

Hasil analisis perbedaan antara sikap pada perilaku keselamatan berkendara diketahui siswa yang mempunyai sikap negative sebanyak 77,3% yang berperilaku berkendara tidak aman sedangkan siswa yang memiliki sikap positive hanya ada 42,1% yang berperilaku keselamatan berkendara tidak aman.

Hasil uji statistik menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara sikap pada perilaku keselamatan berkendara dengan P-value 0,018 ($P\text{-value} < 0.05$) dimana siswa yang berkendara sepeda motor dengan sikap positive memiliki peluang berperilaku keselamatan berkendara aman 4.675 kali lebih besar dibandingkan dengan siswa yang berkendara sepeda motor dengan sikap negative.

Dengan rentan CI (1.427-15.321) pada derajat kepercayaan 95% maka dapat disimpulkan bahwa 95% dipercaya peluang berperilaku berkendara aman pada siswa yang berkendara sepeda motor dengan sikap positive dibandingkan dengan siswa yang berkendara sepeda motor dengan sikap negative di SMA 105 JAKARTA tahun 2019 pada rentan(1.427-15.321).

Hasil analisis perbedaan antara ketersediaan alat pelindung berkendara pada perilaku keselamatan berkendara diketahui siswa yang mempunyai ketersediaan alat pelindung berkendara kurang lengkap sebanyak 75,0% yang berperilaku berkendara tidak aman sedangkan siswa yang memiliki ketersediaan alat pelindung berkendara lengkap hanya ada 53,6% yang berperilaku keselamatan berkendara tidak aman.

Hasil uji statistik menunjukkan tidak adanya perbedaan yang signifikan antara ketersediaan alat pelindung berkendara pada perilaku keselamatan berkendara dengan P-value 0,620 (P-value > 0.05).

PEMBAHASAN

Perilaku Keselamatan Berkendara

Perilaku adalah suatu kegiatan atau aktivitas organisme (makhluk hidup) yang bersangkutan. Oleh sebab itu, dari sudut pandang biologis semua makhluk hidup mulai tumbuh-tumbuhan, binatang sampai dengan manusia itu berperilaku, karena mereka mempunyai aktifitas masing-masing. Skinner 1938, merumuskan bahwa perilaku merupakan respon atau reaksi seseorang terhadap stimulus (rangsangan dari luar). Akan tetapi meskipun demikian dalam memberikan respon sangat tergantung pada karakteristik atau faktor-faktor lain dari diri individu yang bersangkutan. Perilaku keselamatan berkendara sangat penting untuk diterapkan oleh seluruh pengendara sepeda motor termasuk juga siswa pengendara sepeda motor guna mengurangi atau mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dari hasil penelitian berdasarkan observasi dengan metode *work sampling* selama 10 hari dalam rentang waktu 2 menit per tiap pengamatan dari pukul 06.00-06.40 WIB terhadap perilaku siswa yang berkendara sepeda motor dengan 3 komponen penilaian yaitu kelengkapan berkendara, perlengkapan keselamatan berkendara serta kondisi kendaraan, serta dilengkapi dengan 7 poin penilaian diketahui bahwa siswa pengendara sepeda motor yang melakukan perilaku aman berkendara sebanyak 27 pengamatan (45%) sedangkan yang berperilaku tidak aman juga sebanyak 33 pengamatan (55%). Hal tersebut memberikan gambaran bahwa adanya kesadaran bagi siswa pengendara sepeda motor terhadap pentingnya keselamatan dalam berkendara.

Pengetahuan keselamatan berkendara

Pengetahuan atau kognitif merupakan faktor yang sangat penting dalam membentuk tindakan atau perilaku seseorang. Pengetahuan adalah hasil penginderaan manusia, atau hasil tahu seseorang terhadap objek melalui indra yang dimilikinya (mata, hidung, telinga dan sebagainya). Dengan sendirinya, pada waktu penginderaan sampai menghasilkan pengetahuan tersebut sangat dipengaruhi oleh intensitas perhatian dan persepsi terhadap objek.

Sebagian besar pengetahuan seseorang diperoleh melalui indra pendengaran (telinga) dan indera penglihatan (mata). Pengetahuan seseorang terhadap objek mempunyai intensitas atau tingkat pengetahuan yaitu tahu, memahami, aplikasi, analisis, sintesis dan evaluasi. Dari pengalaman dan penelitian terbukti bahwa perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng (*long lasting*) dari pada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan.

Keselamatan berkendara adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara demi terciptanya suatu kondisi aman, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain yang menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi disekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dengan menggunakan kuesioner untuk mengetahui pengetahuan keselamatan berkendara siswa diketahui siswa yang berpengetahuan baik yaitu 42 responden (70%) hal ini menunjukkan sebagian dari pengamatan mempunyai pengetahuan baik. Hasil analisis bivariat dengan menggunakan *Chi Square* didapatkan P-value 0,041 yang berarti bahwa adanya perbedaan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara.

Secara umum responden memiliki jawaban baik untuk sebagian besar pertanyaan. Namun, untuk pertanyaan tentang “ Penggunaan helm hanya untuk jarak jauh saja jadi apabila jarak dekat dan tidak melewati jalan besar tidak perlu memakai helm” sebagian besar yang menjawab benar akan hal hal itu. Selain itu, masih banyak yang menjawab benar tentang penggunaan helm standar SNI dan bukan SNI tidak ada bedanya selama masih menutupi kepala. Dengan masih banyaknya siswa yang berpengetahuan baik tetapi perilaku keselamatannya masih kurang aman, ada kecenderungan faktor lain yang menyebabkan siswa berperilaku tidak aman dalam berkendara seperti kurangnya kesadaran dalam mengaplikasikan pengetahuan di dalam praktik keselamatan berkendara yang aman.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Rahmawati, D. (2018) yang menyatakan bahwa terdapat perbedaan antara pengetahuan terhadap perilaku keselamatan berkendara sepeda motor (P-value 0,016).

Sikap Pengendara

Newcomb, salah seorang ahli psikologi sosial yang menyatakan bahwa sikap merupakan kesiapan atau kesiediaan untuk bertindak dan bukan merupakan pelaksanaan motif

tertentu. Dalam kata lain, fungsi sikap belum merupakan tindakan (reaksi terbuka) atau aktivitas, akan tetapi merupakan predisposisi perilaku (tindakan) atau reaksi tertutup. Menurut Allport (1954) sikap terdiri dari tiga komponen yaitu kepercayaan atau keyakinan, kehidupan emosional dan kecenderungan untuk bertindak. Dalam menentukan sikap yang utuh ini, pengetahuan, pikiran, keyakinan dan emosi memegang peranan penting. Pengetahuan akan mendorong individu untuk berfikir dan menentukan perilaku individu terhadap suatu objek.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dengan menggunakan kuesioner untuk mengetahui sikap diketahui sikap yang positif sebanyak 38 responden (63,3%). Hal ini menunjukkan bahwa sebagian dari responden mempunyai sikap yang positif. Hasil analisis bivariat dengan menggunakan *Chi Square* didapatkan P-value 0.018 yang berarti bahwa adanya perbedaan yang signifikan antara sikap pada perilaku keselamatan berkendara.

Secara umum siswa memiliki jawaban positif untuk sebagian besar pertanyaan. Namun, untuk pertanyaan “ketika berkendara ke sekolah hanya perlu menggunakan helm” sebagian besar responden menjawab setuju bahkan sangat setuju akan hal itu.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa terdapat perbedaan antara sikap terhadap perilaku keselamatan berkendara pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep yang menyatakan bahwa dibutuhkan adanya pengembangan sikap terhadap budaya keamanan dan keselamatan berkendara di lingkungan sekolah.

Ketersediaan Alat Pelindung Berkendara

Alat pelindung berkendara (*Safety Apparels*) berfungsi sebagai perlengkapan pelindung bagi pengendara yang dapat meminimalkan terjadinya luka atau paparan yang diakibatkan selama berkendara. Berdasarkan penelitian yang dilakukan dengan menggunakan kuesioner untuk mengetahui ketersediaan alat pelindung berkendara, diketahui siswa yang mempunyai alat pelindung berkendara yang lengkap yaitu 56 responden (93,3%). Hal ini menunjukkan bahwa hampir semua dari responden mempunyai ketersediaan alat pelindung berkendara yang lengkap. Hasil analisis bivariat dengan menggunakan *Chi Square* didapatkan P value 0,620 atau P-Value > 0,050 yang berarti bahwa tidak adanya perbedaan yang signifikan antara kondisi ketersediaan alat pelindung berkendara pada perilaku keselamatan berkendara.

Hampir semua responden memiliki jawaban cukup untuk sebagian besar pertanyaan. Namun, untuk pertanyaan tentang “ketersediaan protector dengkul” sebagian besar yang menjawab tidak memilikinya. Mayoritas responden yaitu 93,3% responden memiliki ketersediaan alat pelindung berkendara yang cukup namun, ada kecenderungan faktor lain yang menyebabkan perilaku keselamatan berkendara tersebut tergolong tidak aman walaupun ketersediaan alat pelindung berkendara terbilang lengkap tetapi dalam pelaksanaan keselamatan berkendara banyak siswa yang kurang peduli dalam praktik keselamatan berkendara yang aman serta kurangnya kesadaran dalam kepatuhan penggunaan alat pelindung berkendara.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Prima, dkk (2015) yang menyatakan bahwa tidak adanya perbedaan antara kepemilikan alat pelindung berkendara terhadap perilaku *safety riding* ($Pvalue=0,430$). Hasil penelitian ini juga sejalan dengan Rahmawati, D (2018) yang menyatakan bahwa tidak adanya perbedaan antara kepemilikan alat pelindung berkendara terhadap perilaku *safety riding* ($P-Value = 0,493$).

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka didapatkan kesimpulan sebagai berikut :

1. Distribusi frekuensi perilaku keselamatan berkendara sepeda motor siswa SMA 105 Jakarta sebanyak 55% siswa yang berkendara sepeda motor berperilaku tidak aman ketika berkendara.
2. Distribusi frekuensi mengenai pengetahuan, sikap dan ketersediaan alat pelindung berkendara pada siswa di SMA 105 Jakarta
 - a. Sebagian besar siswa yang berkendara sepeda motor memiliki pengetahuan baik dalam praktik keselamatan berkendara yaitu 70%.
 - b. Sebagian besar siswa yang berkendara sepeda motor memiliki sikap positif terhadap keselamatan berkendara yaitu 63,3%.
 - c. Mayoritas siswa yang berkendara sepeda motor memiliki ketersediaan alat pelindung berkendara dengan kategori cukup yaitu 93,3%.
3. Adanya perbedaan yang signifikan antara pengetahuan dan sikap pada perilaku keselamatan berkendara sepeda motor siswa di SMA 105 Jakarta tetapi tidak ada perbedaan yang signifikan antara ketersediaan alat pelindung berkendara terhadap perilaku keselamatan berkendara siswa SMA 105 Jakarta..

DAFTAR PUSTAKA

1. WHO. 2018. Global Status Report On Road Safety 2018. WHO press. New York.
2. WHO. 2015. Global status report on road safety 2015. WHO press. Italy.
3. WHO. 2013. Global status report on road safety 2013: time for action. WHO press Switzerland.
4. Korlantas Polri. 2018. Jumlah Kecelakaan di Jakarta Tahun 2017-2018.
5. Kepolisian Negara Republik Indonesia. 2013. Polantas Dalam Angka Tahun 2013
6. Kepolisian Negara Republik Indonesia 2014. Polantas dalam angka Tahun 2014.
7. Dirjen perhubungan darat. 2014. Perhubungan darat dalam angka 2013.
8. Green, L. 1980. Health Education Planning: A Diagnostic Approach. Mayfield Publication: California.
9. Kepolisian Negara Republik Indonesia. 2015. Polantas Dalam Angka Tahun 2014. Jakarta: Mabes Polri Korps Lalu Lintas.
10. Satlantas Polrestabes Semarang, 2014. Laporan Bulanan Gakkum Lantas, Satlantas Polrestabes Semarang

11. Mahawati, E., Pasetya, J. 2013. Analisis penggunaan handphone saat berkendara terhadap potensial kecelakaan lalu lintas pada remaja di Semarang. Seminar Nasional Teknologi Informasi dan Komunikasi Terapan 2013. Hal. 435-442.
12. Poniman, F., Nugroho, I, Azzaini, J. 2006. Kubik Leadership. Hikmah: Jakarta.
13. Notoatmodjo, S. 2010. Pengantar Pendidikan Kesehatan dan Ilmu Perilaku Kesehatan. Andi offset: Yogyakarta.
14. Noorkasiani, Heryati, R., Ismail. 2009. Sosiologi keperawatan EGC:Jakarta.
15. Nurcahyadi, M.2011. Pengaruhcangan Iklan Safety Riding Sebagai Media Sosialisasa Safety Riding. Sekolah Tinggi Manajemen Informatika dan Komputer: AMIKOM Yogyakarta.
16. Pramitasari, R., Mahawati, E., Hartini, E. 2014. Perbedaan Perilaku Safety Riding (Keselamatan Berkendara) Berdasarkan Karakteristik Siswa SMA Negeri 1 Semarang Tahun 2013. Universitas Dian Nuswantoro.
17. Kusmagi, M.A. 2010. Selamat Berkendara di Jalan Raya. Raih Asia Sukses (Penebar Swadaya Group): Depok.
18. Dirjen Perhubungan Darat. 2008. Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia. Kementerian Perhubungan RI, Jakarta.
19. Perwitaningsih, Riyan. 2013. Perbedaan antara Pengetahuan dan Sikap terhadapPraktik Keselamatan dan Kesehatan Berkendara Sepeda Motor pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Udinus Semarang Tahun 2013. Jurnal Udinus. Diunduh tanggal 20 Maret 2019 URL: <http://eprints.dinus.ac.id/7755/>)
20. Muryatma NM. Perbedaan Antara faktor Keselamatan berkendara dengan perilaku Keselamatan berkendara.J PROMKES.2018;5(2):155.
21. Tirtahardja U, Sulo SLL. 2005. Pengantar Pendidikan. Revisi ed. Jakarta: Rineka Cipta.
22. Ariwibowo, Raditya. 2013. Hubungan antara Umur, tingkat Pendidikan,pengetahuan, sikap terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik, Jurnal Kesehatan Masyarakatvolume 2 No.1 (Diunduh tanggal 20 Maret 2019 URL: <http://eprints.undip.ac.id/37838/>)
23. Khakim, Rizal. 2016. Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, MasaBerkendara dan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding. Semarang: SkripsiFakultas Ilmu Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Semarang. (Diunduh tanggal 20 Maret 2019 URL: <http://repository.unimus.ac.id/50/>)
24. R.A. perbedaan antara umur, tingkat pendidikan, pengetahuan, sikap terhadap Safety Riding Awareness pada pengendara ojek sepeda motor.2013;2.
25. Achmadi UF. Kesehatan Masyarakat:Teori dan aplikasi.Jakarta:Rajawali Pers;2014.

26. Wulandari S dkk. Faktor-faktor yang berbedaan dengan perilaku berkendara aman (safety riding) pada kurir Pos sepeda motor di pt.PosIndonesia cabang Erlangga Semarang. Kesehatan Masyarakat.2017;5.5:346-52.
27. Novita Chrussiawanti, happy hapsari rufaida. Perbedaan tingkat pengetahuan dan kepatuhan safety riding pada remaja di SMA Negeri 2 Sukoharjo.2014;
28. Asdar, Muhammad, dkk. 2013. Perilaku Safety Riding pada Siswa SMA diKabupaten Pangkep. Universitas Hasanudin. (Di unduh tanggal 3 Maret 2019 URL: http://repository.unhas.ac.id/bitstream/handle/123456789/4246/MUHAMMAD%20ASDAR_K11109367.pdf;sequence=1)
29. Hermawan, dkk. 2014. Persepsi Pengendara Sepeda Motor terhadap kewajiban Penggunaan Helm Standar di Kabupaten Kubu Raya (Analisa Pelaksanaan dalam Pasal 57 Ayat 1, Ayat 2 dan Pasal 106 Ayat 8 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 di Jalan Adi Sucipto. Kabupaten Kubu Raya. Jurnal S1 Ilmu Sosiatri Vol. 3 No.3, 3 September. (Diakses pada tanggal 3 Maret 2019 <https://jurnafis.untan.ac.id/index.php/sosiodev/article/view/439>)
30. Salihat, Ing Kurnia. 2010. Hubungan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendaradengan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan pada Mahasiswa Universitas Indonesia Kampus Depok tahun 2009. Jurnal Kesehatan Masyarakat Nasional Vol.4 No.6, Juni. (Diunduh tanggal 3 Maret 2019 URL: <http://lib.ui.ac.id>)
31. Utari, Gineung Cynthia. 2010. Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) di Universitas Gunadarma Bekasi Tahun 2009. Jakarta: UIN Syarif Hidayatullah. (Diunduh tanggal 3 Maret 2019 URL: <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/25568/1/GINEUNG%20CYNTHIA%20UTARI%20-%20fkik.pdf>)
32. Firmansyah, Andi, Muhammad Rum Rahim dan Atjo Wahyu. 2013. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah di PT Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013. (Diunduh tanggal 3 Maret 2019 URL: <http://repository.unhas.ac.id/bitstream/handle/123456789/5919/jurnal.pdf?sequence=1>)
33. Rifal, Akhmad David Casidy, dkk. 2015. Faktor Risiko yang Berhubungandengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus P.O. Jember Indah. Artikel Ilmiah Mahasiswa. (diunduh tanggal 3 Maret 2019 URL: <http://repository.unej.ac.id/bitstream/handle/123456789/73817/Akhmad%20David%20Casidy%20Rifal.pdf?sequence=1>)
34. Prima, Dine Wahyu, dkk. 2015. Faktor-faktor yang Berhubungan terhadap Perilaku Safety Riding pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. Jurnal Kesehatan Masyarakat

- Vol.3 No. 3 April 2015. FKM Universitas Diponegoro. (Diunduh tanggal 3 Maret 2019 URL: <https://ejournal3.undip.ac.id>)
35. Qurotulaeni. 2016. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat sebagai Pengendara Sepeda Motor. Skripsi. Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Surakarta. (Di unduh tanggal 3 Maret 2019 URL: eprints.ums.ac.id/46558/)
 36. Hakim, Lukman dan Fathul Lubabin Nuqul. 2011. Analisa Sikap Terhadap Aturan Lalu Lintas pada Komunitas Bermotor. Jurnal Psikologi Indonesia Vol.VIII No.2 (diunduh tanggal 3 Maret 2019 URL: <http://repository.uin-malang.ac.id/311/>)
 37. Zuhaida. 2008. Menjadi Teman Baik. Semarang: CV. Ghyas Putra
 38. Azizah, Mutiara Hikmatul. 2016. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Mahasiswa. Skripsi. Kesehatan Masyarakat Universitas Negeri Semarang. (diunduh tanggal 3 Maret 2019 URL: <http://lib.unnes.ac.id/25674/1/6411411011.pdf>)
 39. Notoatmodjo, S. 2012. Metodologi Penelitian Kesehatan. Jakarta: Rineka Cipta.
 40. Arikunto, Suharsimi. 2013. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Jakarta: Rineka Cipta.
 41. Amirin, Tatang, M. 2011. "Populasi dan sampel penelitian 4: ukuran sampel rumus Slovin." Tatangmanguny.wordpress.com.
 42. Prasetya, H, S. Metode sampling, Metode Statistik, Statistika. 1 februari, 2018.
 43. Sugiono. Metode Penelitian Administrasi. Alfabeta; 2007.

ISSN 2722-368X



9 772722 368003