



FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA (*SAFETY RIDING*) PADA SISWA SMA NEGERI 5 PALU

Factors Relating To Safety Riding Behaviors In Students Of Senior High School 5 Palu

Lusia Salmawati^{*1}, Shinta Widya Puspita¹

¹Departement of Occupational Health and Safety, Faculty Of Public Health, Tadulako
University, Indonesia

* Corresponding Author: Lusia Salmawati, Departement of Occupational Health and Safety,
Faculty of Public Health, Tadulako University, Indonesia,
E-mail: Lusia99@gmail.com, Phone: 081341042741

Abstract

Traffic accidents are still a global problem today. Traffic accidents are the main cause of death for all age groups dominated by adolescents. The number of traffic accident cases in Indonesia reached 108,871 incidents with details of which 25,511 people died. Accident data in Central Sulawesi during 2016 reached 1,889 incidents, with 420 dead, 1,076 serious injuries and 2,042 minor injuries. The city of Palu is in order no. 1 with traffic accidents 308 cases with losses of up to 616 million rupiah. The purpose of this study was to determine the factors associated with safety riding behavior. This type of research is quantitative with a Cross Sectional Study approach, sampling using the Proportional Stratified Random Sampling method. The number of samples in this study were 84 respondents. The data were collected using a questionnaire with a Guttman scale. The data obtained were analyzed statistically using the Chi-Square test. The results showed that there was no relationship between knowledge ($p = 0.95$), while there was a relationship between attitude ($p = 0.008$), SIM ownership ($p = 0.003$), and safety riding behavior. To prevent traffic accidents, it is necessary to provide an understanding of Safety Riding, guide traffic discipline, invite them to complete driving licenses, familiarize children with using PPE, and provide motivation to always prioritize safety in driving.

Keywords: Driving Safety, High School Students

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah global sampai dengan saat ini. Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian untuk semua kelompok umur yang didominasi oleh usia remaja. Jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 108.871 kejadian peristiwa dengan rincian terdapat korban meninggal dunia sejumlah 25.511 jiwa. Data kecelakaan di Sulawesi Tengah selama tahun 2016 mencapai 1.889 kejadian, dengan korban meninggal dunia 420 orang, luka berat sebanyak 1.076 orang dan luka ringan 2.042 orang. Kota Palu menjadi urutan no. 1 dengan kasus kecelakaan lalu lintas 308 kasus dengan Kerugian hingga mencapai 616 juta rupiah. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*). Jenis penelitian ini adalah kuantitatif dengan pendekatan *Cross Sectional Study*, pengambilan sampel menggunakan metode *Proportional Stratified Random Sampling*. Jumlah sampel pada penelitian ini sebanyak 84 responden. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner dengan skala *Guttman*. Data yang diperoleh dianalisis secara statistik dengan menggunakan uji *Chi-Square*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak ada hubungan pengetahuan ($p=0,95$), sedangkan ada hubungan sikap ($p=0,008$), kepemilikan SIM ($p=0,003$), dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*). Untuk melakukan pencegahan terhadap kecelakaan lalu lintas, maka perlu dilakukan pemberian pemahaman mengenai *Safety Riding*, membimbing untuk bersikap disiplin berlalu lintas, mengajak untuk melengkapi surat izin mengemudi, membiasakan kepada anak-anak untuk menggunakan APD, dan memberikan motivasi untuk selalu mengutamakan keselamatan dalam berkendara.

Kata Kunci: Keselamatan Berkendara, Siswa SMA

PENDAHULUAN

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), kecelakaan lalu lintas diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang dapat mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda [1].

Menurut *World Health Organization Global Status Report On Road Safety 2018*, Kecelakaan lalu lintas sekarang menjadi penyebab utama kematian, khususnya anak-anak dan orang dewasa yang berusia 5 – 29 tahun. Terdapat 1,35 juta yang meninggal setiap tahunnya atau lebih dari 3.000 jiwa per harinya. Jika tidak ada langkah-langkah penanganan yang segera dan efektif,

diperkirakan korban kecelakaan akan meningkat dua kali lipat setiap tahunnya.

Menurut Korps Lalu Lintas Polisi Republik Indonesia dalam situs resminya mencatat pada tahun 2018 kejadian kecelakaan lalu lintas di dominasi oleh pengemudi yang berusia 15 -19 tahun dengan total kasus kecelakaan dengan luka ringan sebanyak 659 jiwa, luka berat 114 jiwa, dan meninggal dunia 119 jiwa. Jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia didominasi oleh pengguna sepeda motor karena merupakan salah satu model transportasi yang banyak digunakan dan harga yang terjangkau dapat memicu naiknya pengguna sepeda motor di jalan raya. Kemudahan untuk mendapatkan sepeda motor menjadi penyebab naiknya tren menggunakan sepeda motor pada remaja khususnya usia sekolah [2].

Berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan di SMA Negeri 5 Palu,

diperoleh informasi dari wakil kepala sekolah bidang kesiswaan bahwa terdapat 1-3 kasus kecelakaan yang dialami siswa setiap tahunnya. Pencerdasan pengetahuan telah dilakukan dengan diadakan kunjungan dari pihak kepolisian dalam rangka sosialisasi tentang keselamatan berkendara, sebab kurang lebih 70% siswa SMA Negeri 5 Palu menggunakan kendaraan bermotor sebagai alat transportasi ke sekolah. Bahkan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan kepada 5 orang siswa SMA 5 Palu masih terdapat siswa yang belum mengetahui maksud dan pengertian dari *Safety Riding* serta, diantaranya tidak mengenakan perlengkapan pelindung ketika mengendarai sepeda motor, seperti helm dan sarung tangan, bahkan belum mempunyai SIM dan tidak membawa surat kelengkapan berkendara ke saat perjalanan. Hal ini memperkuat alasan untuk menerapkan perilaku *Safety Riding* agar dapat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan studi Pendahuluan penulis maka hal itulah yang menarik minat peneliti untuk mengetahui “Faktor – Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Berkendara Aman (*Safety Riding*) Pada Siswa SMA Negeri 5 Palu”.

BAHAN DAN METODE

Jenis penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan desain penelitian *Cross-sectional* (potong lintang). Data variabel dependen dan independen diambil dalam waktu bersamaan untuk mengetahui pengaruh antara perilaku dengan pengetahuan, sikap, kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM), Penggunaan APD dan Motivasi di Sekolah Menengah Atas (SMA) Negeri 5 Palu Tahun 2019. Jumlah sampel yang

digunakan adalah 84 siswa yang membawa motor.

HASIL

Analisis bivariat dimaksudkan untuk mengetahui hubungan variabel independen dengan variabel dependen. Uji statistik yang digunakan untuk analisis bivariat adalah uji *Chi-square*, dengan derajat kemaknaan $\alpha = 0,05$. Analisis bivariat dilakukan dengan membuat tabel silang (*Crosstab*) dua kali dua, sebagai berikut:

1. Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu dilihat pada tabel 1

Tabel 1 Hubungan Pengetahuan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Siswa SMA Negeri 5 Palu

Pengetahuan	Perilaku <i>Safety Riding</i>				P
	Tidak Aman		Aman		
	n	%	n	%	
Rendah	17	42,5	23	57,5	0,958
Tinggi	20	45,5	24	54,5	
Total	37	100	47	100	

Sumber: Data Primer, 2019

Berdasarkan hasil analisis menggunakan uji *Chi-Square* yang dilakukan terhadap faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu, didapatkan hasil = 0,95 sehingga $> 0,05$ maka hipotesis alternatif pada penelitian ini ditolak, artinya bahwa tidak ada hubungan pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu.

2. Hubungan Sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Untuk mengetahui hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu dilihat pada tabel 2

Tabel 2 Hubungan sikap dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Siswa SMA Negeri 5 Palu

Sikap	Perilaku <i>Safety Riding</i>				p
	Tidak Aman		Aman		
	n	%	n	%	
Kurang Baik	17	68,0	8	32,0	0,008
Tidak Baik	20	33,9	39	66,1	
Total	37	44,0	47	56,0	

Sumber: Data Primer, 2019

Berdasarkan hasil analisis menggunakan uji *Chi-Square* yang dilakukan terhadap faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*), didapatkan hasil = 0,008 sehingga 0,01 maka hipotesis alternatif pada penelitian ini diterima, artinya bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu

3. Hubungan Kepemilikan SIM dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Untuk mengetahui hubungan antara kepemilikan SIM dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu dilihat pada tabel 3

Tabel 3 Hubungan Kepemilikan SIM dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Siswa SMA Negeri 5 Palu

Kepemilikan SIM	Perilaku <i>Safety Riding</i>				p
	Tidak Aman		Aman		
	n	%	n	%	
Memiliki	30	52,6	27	47,4	0,039
Tidak Memiliki	7	25,9	20	74,1	
Total	37	44,0	47	56,0	

Sumber: Data Primer, 2019

Berdasarkan hasil analisis menggunakan uji *Chi-Square* yang dilakukan terhadap faktor – faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara aman (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu, didapatkan hasil = 0,039 sehingga 0,05 maka hipotesis alternatif pada penelitian ini diterima, artinya bahwa terdapat hubungan antara kepemilikan SIM dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu.

PEMBAHASAN

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

Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang untuk berperilaku lebih baik dan berhati-hati. Pengetahuan pengendara tentang peraturan lalu lintas dapat menghindarkan pengendara untuk berperilaku tidak aman dengan mematuhi peraturan lalu lintas [3]

Tabel 1 menunjukkan bahwa terdapat 52,3% responden yang memiliki pengetahuan tinggi tentang *Safety Riding*, sedangkan yang memiliki pengetahuan rendah 47,6%. Hubungan pengetahuan

dengan *Safety Riding* pada siswa SMA 5 Palu dapat dilihat pada tabel 5.8, dimana tabel tersebut menunjukkan bahwa pekerja yang termasuk kategori memiliki pengetahuan tinggi dan berperilaku aman sebesar 54,5% responden. Tingginya pengetahuan tentang *Safety riding* dikarenakan banyak responden yang telah mengetahui informasi dasar dalam berkendara motor dilihat dari hasil pengambilan data menggunakan alat ukur di mana lebih dari setengah pertanyaan, sebagian besar dijawab dengan benar, hal ini menandakan responden telah mengetahui informasi keselamatan berkendara. Selain itu, berdasarkan hasil studi pendahuluan yang dilakukan di SMA Negeri 5 Palu diperoleh informasi bahwa adanya sosialisasi yang dilakukan oleh SMA 5 Negeri 5 Palu bekerja sama dengan pihak polisi lalu lintas. Tingginya pengetahuan responden juga disebabkan oleh paparan terkait informasi yang didapatkan di media sosial yang menampilkan kejadian kecelakaan dan cara berkendara yang aman.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa terdapat responden yang memiliki pengetahuan tinggi namun tidak aman dalam berkendara sebesar 45,4%. Hal tersebut terjadi karena menurut Notoadmodjo (2002), pengetahuan memiliki beberapa tingkatan yaitu tahu (*Know*), memahami (*Comprehension*), aplikasi (*Aplication*), analisis (*Analysis*), sintesis (*Synthesis*) dan evaluasi (*Evaluation*). Pada siswa SMA Negeri 5 Palu tingkat pengetahuan yang dimiliki hanya sekedar tahu namun tidak mengaplikasikannya dengan baik, sehingga dapat mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara. Selain itu, faktor lain yang dapat menjadi penyebab responden tidak berperilaku aman adalah

perilaku atau kebiasaan siswa SMA yang tidak aman seperti mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi, tidak menggunakan helm dan sebagainya [4].

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa terdapat responden yang memiliki pengetahuan rendah dan aman dalam berperilaku berkendara sebesar 57,5%. Hal tersebut dapat terjadi karena kemampuan responden dalam menerima informasi dan mempengaruhi pengetahuan tentang keselamatan berkendara. Berdasarkan alat ukur responden yang menjawab salah sebagian besar pada perilaku dalam berkendara namun, dalam pengaplikasiannya ia sudah mampu, ada beberapa faktor yang mempengaruhi dalam berperilaku aman dalam berkendara salah satunya persepsi yang akan mempengaruhi tingkatan menyusun, mengenali dan menafsirkan informasi yang akan mempengaruhi hal ini namun, tidak di teliti [5].

Adapun responden yang memiliki pengetahuan rendah dan berperilaku tidak aman dalam berkendara sebesar 42,5%. Rendahnya pengetahuan responden tentang keselamatan berkendara dapat dikarenakan banyaknya siswa yang belum mengetahui tatacara aman dalam mengendarai kendaraannya, di tandai pada alat ukur yang digunakan sebagian besar responden menjawab salah pada pertanyaan 2 dan 3, sehingga responden tersebut tidak memahami bagaimana cara berkendara yang aman yang menyebabkan responden tidak berperilaku aman dalam berkendara. Rendahnya pengetahuan responden juga dapat dikarenakan lingkungan sekitar yang mempengaruhi cara berkendara yang aman, faktor lain yaitu teman sebaya yang sangat mempengaruhi dari segi pengaplikasian

perilaku ini sehingga faktor ini sangat berpengaruh.

Berdasarkan hasil analisis menggunakan uji *Chi-Square* yang dilakukan terhadap faktor – faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara aman (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu, didapatkan hasil $\chi^2 = 0,95$ sehingga $p > 0,05$ maka hipotesis alternatif pada penelitian ini ditolak, artinya bahwa tidak terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu. Berdasarkan alat ukur, jawaban responden untuk skor terendah berada pada nomor dua dan tiga yaitu tatacara berkendara yang aman, hal tersebut sesuai dengan teori Notoadmodjo (2018) yaitu pengetahuan memiliki beberapa tingkatan yaitu tahu (*Know*), memahami (*Comprehension*), aplikasi (*Aplication*), analisis (*Analysis*), sintesis (*Synthesis*) dan evaluasi (*Evaluation*) dimana responden yang memiliki pengetahuan baik tidak menjamin akan memiliki tingkatan pengetahuan yang lebih tinggi dalam pengaplikasiannya, baik menerapkan perilaku keselamatan berkendara dengan aman dan tidak menerapkan perilaku keselamatan berkendara dengan aman [6], [7].

Hal ini sejalan dengan teori Rogers (1974) dalam Notoadmodjo (2007) bahwa pengetahuan merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang (*Overt Behavior*). Pengalaman dan penelitian terbukti bahwa perilaku yang di dasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng (*Long Lasting*) dari pada perilaku yang tidak disadari oleh pengetahuan [5].

Hasil penelitian ini sejalan dengan (Muryatma, 2018), menunjukkan hubungan pengetahuan responden dengan

perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) diperoleh nilai probabilitas $1,921 > 0,05$, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) [14].

Penelitian Manurung (2019), juga menunjukkan hasil tidak sejalan karena tidak adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) dengan diperolehnya nilai probabilitas $0,420 > 0,05$ yang dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada pengendara Ojek Online di Kota Medan [1].

Hasil penelitian ini sejalan dengan Kulanthayan, (2018) menunjukkan hubungan antara pengetahuan dengan keselamatan berkendara dengan nilai probabilitas menunjukkan nilai *p-value* (0,001) lebih kecil dari nilai *p-value* (0,05) pada pengendara motor di Kajang, Selangor Malaysia [8]

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Sholikah (2017), menunjukkan adanya hubungan antara pengetahuan dengan keselamatan berkendara (*Safety Riding*). Hasil penelitian mereka memperlihatkan bahwa dengan memiliki pengetahuan yang baik tentang perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) maka perilaku keselamatan berkendara akan aman. Begitu pula sebaliknya. Nilai *p value* 0,000 ($p = 0,05$) [9].

Hasil penelitian lainnya yang tidak sejalan yaitu penelitian Colle (2016), menunjukkan nilai *p-value* (0,023) lebih kecil dari nilai *p-value* (0,05), yang berarti terdapat hubungan antara pengetahuan dengan keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 1

Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016 [10].

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

Sikap yang dilakukan oleh setiap individu sangatlah berpengaruh terhadap perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) individu. Pengaruh tersebut terletak pada individu itu sendiri terhadap respon yang ditanggapinya, kecenderungan individu untuk melakukan tindakan aman dipengaruhi oleh berbagai faktor bawaan dan lingkungan sehingga menimbulkan perilaku. Sikap dan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) sering dikatakan berkaitan erat juga memperlihatkan adanya hubungan antara sikap dengan perilaku [11]

Tabel 2 menunjukkan bahwa terdapat 70,2% responden yang memiliki sikap baik tentang *Safety Riding*, sedangkan yang sikap kurang baik sebesar 47,6% responden. Hubungan sikap dengan *Safety Riding* pada siswa SMA 5 Palu dapat dilihat pada tabel 2 dimana tabel tersebut menunjukkan bahwa responden yang memiliki sikap baik dan aman dalam berperilaku berkendara sebesar 66,1% responden. Sikap baik berarti kecenderungan untuk bertindak (praktik) tergolong baik sesuai dengan alat ukur responden dalam menjawab sebagian besar telah mampu bersikap baik ditandai dengan menjawab sangat setuju atas pernyataan tersebut dan hal ini sangat mempengaruhi dalam berperilaku aman berkendara. Selain itu responden sudah tahu bahwa keselamatan berkendara itu penting untuk keselamatannya dan orang lain dan sudah berniat (sikap) untuk menerapkannya dalam berkendara.

Adapun persentase responden yang sikap baik, namun tidak aman dalam berperilaku *Safety Riding* yaitu dengan persentase sebesar 33,9% responden. Hal tersebut dapat terjadi karena sesuai dengan teori Notoadmodjo (2018) bahwa sikap merupakan kecenderungan untuk bertindak (praktik). Sikap belum tentu terwujud dalam tindakan, sebab untuk mewujudkannya tindakan perlu faktor lainnya yaitu antara lain adanya fasilitas atau sarana prasarana. Pada alat ukur Seorang siswa SMA sudah tahu bawa menggunakan ketika berkendara kesekolah harus memakai perlengkapan helm, jaket, sarung tangan, masker dan sepatu serta membawa SIM dan STNK. Agar sikap ini menjadi tindakan maka diperlukan untuk memiliki helm, jaket, sarung tangan, masker dll bahkan SIM namun, dalam memiliki hal tersebut responden tidak mampu [6]

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa persentase responden bersikap kurang baik dan berperilaku tidak aman dalam berkendara sebesar 63,0% responden. Bersikap kurang baik telah menunjukkan kecenderungan untuk bertindak juga kurang baik, sehingga hal ini sangat berpengaruh dalam perilaku keselamatan berkendara sehingga responden masih tidak mementingkan keselamatan dalam berkendara.

Adapun persentase responden yang kurang baik, dan berperilaku aman dalam berkendara yaitu sebesar 32,0%. Sikap memiliki kecenderungan untuk bertindak, dalam bersikap ada tingkatan yaitu praktik terpimpin, praktik secara mekanisme, dan adopsi dalam teori Notoadmodjo (2018). Responden yang kurang baik dalam bersikap namun berperilaku aman dalam berkendara masuk di kategori praktik terpimpin dimana responden telah

menerapkan perilaku aman dalam berkendara tetapi masih tergantung pada tuntutan atau menggunakan panduan, misalnya dalam hal mau berpergian atau berkendara tetapi masih menunggu diingatkan oleh orang tua untuk menggunakan helm dan alat lainnya yang menunjang keselamatannya dan orang lain di jalan [7].

Berdasarkan hasil analisis menggunakan uji *Chi-Square* yang dilakukan terhadap faktor – faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara aman (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu. , didapatkan hasil $\chi^2 = 0,00$ sehingga $p < 0,05$ maka hipotesis alternatif pada penelitian ini diterima, artinya bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu. Menurut Notoadmodjko (2018) Sikap memiliki kecenderungan untuk bertindak, dalam bersikap ada tingkatan yaitu praktik terpimpin, praktik secara mekanisme, dan adopsi. Sikap baik berarti kecenderungan untuk bertindak (praktik) tergolong baik sesuai dengan alat ukur responden dalam menjawab sebagian besar telah mampu bersikap baik ditandai dengan menjawab sangat setuju atas pernyataan tersebut dan hal ini sangat mempengaruhi dalam berperilaku aman berkendara dan juga sikap belum tentu terwujud dalam tindakan, sebab untuk mewujudkannya tindakan perlu faktor lainnya yaitu antara lain adanya fasilitas atau sarana prasarana. Pada alat ukur seorang siswa SMA sudah tahu bawa menggunakan ketika berkendara kesekolah harus memakai perlengkapan helm, jaket, sarung tangan, masker dan sepatu serta membawa SIM dan STNK. Agar sikap ini menjadi tindakan maka diperlukan untuk memiliki helm, jaket, sarung tangan, masker dll bahkan SIM

namun, dalam memiliki hal tersebut responden tidak mampu [6]

Hal ini sejalan dengan teori Hovland (1953) menyatakan bahwa dalam menelaah sikap yang baru ada tiga variabel penting, yaitu perhatian, pengertian dan penerimaan. Respon atau perubahan sikap bergantung pada proses terhadap individu. Apabila dikaitkan dengan *Stimulus-Response Theory* maka diperlukan media yang memberi stimulus lebih agar pesan dapat diterima dan diyakini.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Raditya (2017), menunjukkan adanya hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*). Hasil penelitian memperlihatkan bahwa dengan memiliki sikap yang baik tentang perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) maka perilaku keselamatan berkendara akan aman. Begitu pula sebaliknya. Nilai p value 0,000 ($p = 0,05$) [12]

Penelitian ini sejalan dengan Woratanarat (2016), penelitian yang dilakukan di Thailand Timur pada tahun 2016 dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *Safety Riding* pada pekerja industri menemukan bahwa tidak ada hubungan antara sikap dengan perilaku *Safety Riding* dengan nilai probabilitas p -value (0,08) [13].

Hasil penelitian lainnya yang sejalan yaitu penelitian Hendrawan (2019), menunjukkan nilai p -value (0,03) lebih kecil dari nilai p -value (0,05), yang berarti terdapat hubungan sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA di Kota Surakarta [11].

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian (Qurotul, 2016) menunjukkan hubungan sikap pada responden yang diteliti dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) diperoleh nilai

probabilitas $0,402 > 0,05$, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada mahasiswa kesehatan masyarakat sebagai pengguna motor Universitas Muhamadiyah Surakarta [3].

Hasil Penelitian ini tidak sejalan juga dengan penelitian Colle (2016), berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan *Chi-Square* diperoleh nilai probabilitas $1,002 > 0,05$ yang berarti bahwa tidak ada hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016 [10].

Hubungan Kepemilikan SIM dengan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Berdasarkan undang-undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan surat izin mengemudi merupakan sebuah bukti bahwa seseorang telah diizinkan mengendarai jenis kendaraan tertentu oleh pihak kepolisian. Banyaknya pelanggaran lalu lintas dikarenakan tidak memiliki SIM merupakan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang ada saat ini [14].

Tabel 3 menunjukkan bahwa persentase responden yang tidak memiliki SIM, dan tidak aman dalam berperilaku *Safety Riding* dengan persentase sebesar 52,6%. Berdasarkan alat ukur kepemilikan SIM masih di dominasi oleh responden yang tidak memiliki SIM sebesar 67,9% dan yang memiliki SIM hanya sebesar 32,1%. Kepemilikan SIM merupakan salah satu bukti kompetensi dalam berkendara, merupakan bentuk standar kemampuan dalam berkendara yang aman, apabila

tidak memiliki SIM berarti belum memiliki standar kemampuan dalam berkendara, atau bahkan belum memenuhi persyaratan dalam memiliki Surat Izin Mengemudi. Sesuai UUD Nomor 02 tahun 2002 tentang kewenangan memberikan surat izin kendaraan bermotor di Indonesia ini secara sah hanya dimiliki oleh Kepolisian Republik Indonesia sehingga dalam memilikinya pun memiliki persyaratan usia, administrasi, kesehatan dan syarat lulus ujian yang belum dilaksanakan oleh responden sedangkan faktor kebutuhan akan kendaraan sudah sangat di perlukan untuk berangkat kesekolah sehingga standar dalam berkendara pun belum mencapai s65, tandar berarti dalam berkendara pun belum tergolong aman [2].

Adapun persentase responden yang memiliki tidak memiliki SIM, dan aman dalam berperilaku *Safety Riding* yaitu dengan persentase sebesar 47,4% responden. Kepemilikan SIM belum dimiliki oleh responden namun dalam berperilaku aman telah tergolong aman hal ini disebabkan karena teori aplikasi dimana responden yang sebagian besar berumur 17 tahun ini telah matang dalam menerima informasi yang baik mana yang baik di terapkan mana yang harus tidak di terapkan dalam berkendara menurut. Hal ini menurut Notoadmodjo (2018) berarti pengaplikasian perilaku berkendara aman dapat di aplikasikan apabila responden telah memahami objek walaupun responden belum memiliki SIM. Berdasarkan alat ukur repsponden yang berusia 17 tahun lebih mendominasi sehingga penerapannya pun masih tergolong aman hanya saja belum memiliki SIM salah satu melanggar syarat administrasi dalam berkendara [6].

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa persentase responden yang memiliki SIM, dan berperilaku berkendara aman dengan persentase sebesar 74,1%. Berdasarkan alat ukur di dapatkan sebanyak 20 orang yang memiliki SIM dan berperilaku aman dalam berkendara, sesuai dengan UUD LLAJ dimana tujuan di pergunakannya SIM adalah sebagai bentuk kompetensi pengemudi, apabila mencapai kompetensi maka pengendara pun juga telah mampu menerapkan tatacara berkendara dengan aman dan memperhatikan keselamatan orang lain dan dirinya sendiri kompetensi ini di buktikan dengan ujian teori, praktik bahkan keterampilan simulato sehingga perilaku aman dalam berkendara pun telah terbentuk.

Adapun persentase responden yang memiliki SIM, tetapi tidak berperilaku aman yaitu sebesar 25,9% responden. Hal ini disebabkan dari 27 responden yang memiliki SIM 7 diantaranya tidak menerapkan perilaku aman walaupun telah mempunyai SIM dengan mempunyai SIM responden telah tergolong telah memiliki standar kompetensi aman dalam berkendara hanya saja hal ini tidak bisa menentukan responden mampu menerapkannya disebabkan teori perilaku menurut notoadmodjo (2018) bahwa tingkatan pengetahuan tidak hanya dia tahu dan memahami tapi mampu mengaplikasikan, menganalisis mesintesis serta mengevaluasi. Sehingga dari teori tersebut walaupun responden telah memiliki SIM namun belum mampu menciptakan keadaan aman dalam berkendara [7].

Berdasarkan hasil analisis menggunakan uji *Chi-Square* yang dilakukan terhadap faktor – faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara

aman (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu. , didapatkan hasil $\chi^2 = 0,03$ sehingga $p = 0,05$ maka hipotesis alternatif pada penelitian ini diterima, artinya bahwa terdapat hubungan antara kepemilikan SIM dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu. Hal tersebut terjadi karena responden yang tidak memiliki sim kurang memahami kiat-kiat aman berkendara. Keterampilan dan keahlian berkendara yang dilatihkan dan diselenggarakan oleh polisi yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan berkendara di jalan, selain itu responden juga kurang memahami akibat dari apabila tidak mempunyai SIM dengan tidak memahami aturan berlalulintas dan pentingnya keselamatan, sehingga hal ini menunjukkan bahwa responden yang tidak memiliki SIM cenderung untuk tidak melakukan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) dibandingkan dengan responden yang memiliki SIM.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Colle (2016), menunjukkan adanya hubungan antara kepemilikan SIM dengan keselamatan berkendara (*Safety Riding*). Hasil penelitian mereka memperlihatkan bahwa dengan memiliki SIM perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) akan aman dengan memahami aturan atruan berkendara maka perilaku keselamatan berkendara akan aman. Begitu pula sebaliknya. Nilai p value 0,041 ($p = 0,05$) [10].

Hal ini sejalan dengan Dinas Perhubungan (2009) tentang UU No. 22 Tahun 2009 bahwa Kepemilikan surat izin mengemudi adalah hal yang sangat penting dan diwajibkan bagi pengendara kendaraan sepeda motor. hal tersebut telah diatur dalam undang-undang bahwa tahun no 22

tahun 2009 mengenai kepemilikan SIM bagi pengendara kendaraan bermotor. Surat izin mengemudi merupakan surat yang sangatlah penting bagi pengendara sepeda motor sebagai identitas bahwa pengendara telah diijinkan untuk mengendarai kendaraan bermotor sesuai dengan umur dan telah dinyatakan lulus tes SIM yang diberikan oleh kepolisian [2].

Hasil penelitian ini sejalan menurut Kingham, (2018) menunjukkan terdapat hubungan antara lisensi untuk mengendara dengan kejadian perilaku tidak aman yang dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas pada usia remaja di Selandia Baru [15].

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Muryatma (2018), menunjukkan hubungan SIM pada responden dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) diperoleh nilai probabilitas $0,499 > 0,05$, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara Kepemilikan SIM dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) [14].

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu didapat kesimpulan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*), ada hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*), ada hubungan antara kepemilikan SIM dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Manurung, J.. Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Gojek) Di Kota Medan Sumatera Utara, 2019;1, 91–99.
- [2] Kepolisian Republik Indonesia. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Umum dan Darat. 2018
- [3] Qurotul, A. Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding. *Kesehatan Masyarakat*. 2016; 4
- [4] Notoadmodjo Soekidjo. Pendidikan dan Perilaku Kesehatan. Jakarta: PT. Rineka Cipta; 2002.
- [5] Notoadmodjo Soekidjo. Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasi. Jakarta: PT. Rineka Cipta; 2007.
- [6] Notoadmodjo Soekidjo. Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasi. Jakarta: PT. Rineka Cipta; 2018.
- [7] Notoadmodjo Soekidjo. Metodologi Penelitian Kesehatan. Jakarta: PT. Rineka Cipta; 2018.
- [8] Kulanthayan, S., Radin Umar, R. S., Ahmad Hariza, H., Mohd Nasir, M., & Singh, H. Compliance of Proper Safety Helmet Usage in Motorcyclists Motorcyclist Fatalities by Part of Body Injured. *Medical Journal of Malaysia*. 2018; 55(1), 40–44.
- [9] Sholikah, S. A. Hubungan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding Pengendara Motor Di Desa Sentonorejo Trowulan Mojokerto. *Keperawatan*, 02, 1–10. Sumiyanto, Andi. Pengaruh Sikap Individu Dan Perilaku Teman Sebaya Terhadap Praktik Safety Riding Pada

Remaja (Studi Kasus Siswa Sma Negeri 1 Semarang). *Kesehatan Masyarakat*. 2017; 2(4), 337-416.

Zealand. *Journal of Transport Geography*. 2018; 16(2), 134–141. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2007.04.002>

- [10] Colle, A. B. A., Asfian, P., & Andisiri, W. O. S. N. Z. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Unsyiah*. 2016; 1(3), 1–8.
- [11] Hendrawan, R. Hubungan Pengetahuan Dan Sikap Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Di Kota Surakarta. *Public Health Journal*. 2019; 02.
- [12] Raditya Ariwibowo. Hubungan antara umur, tingkat pendidikan, pengetahuan, sikap terhadap praktik safety riding awareness pada pengendara ojek sepeda motor di kecamatan Banyumanik. *Jurnal Kesehatan Masyarakat FKM Undip*. 2017;2, 1.
- [13] Woratanarat, P., Ingsathit, A., Chatchaipan, P., & Suriyawongpaisal, P. Safety riding program and motorcycle-related injuries in Thailand. *Accident Analysis and Prevention*. 2016; 58, 1
- [14] Muryatma, N. M. Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara. *Jurnal PROMKES*. 2018; 5(2),155. <https://doi.org/10.20473/jpk.v5.i2.2017.155-166>.
- [15] Kingham, S., Pearce, J., Dorling, D., & Faulk, M. The impact of the graduated driver licence scheme on road traffic accident youth mortality in New