

Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety Riding*

Sofia Izmi¹⁾, *Desi Rusmiati²⁾

^{1),2)} Program S1 Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Universitas Mohammad Husni Thamrin

Correspondence author: desirusmiati85@gmail.com, Desi Rusmiati

DOI : <https://doi.org/10.37012/jik.v14i2.1248>

Abstrak

Setiap tahun ada lebih dari 1,35 juta korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang akibat luka berat, dari jumlah tersebut 90% terjadi di Negara berkembang seperti Indonesia (Astuti, 2021). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran perilaku *safety riding* serta hubungannya dengan pengetahuan, sikap, pengaruh teman sebaya dan dukungan keluarga. Penelitian dilaksanakan di SMK Kesehatan Amaliah Cibinong pada bulan Mei sampai Agustus 2022 dengan sampel siswa-siswa sebanyak 100 responden yang ditentukan secara total sampling. Data dianalisis secara univariat dan bivariat dengan hasil 81% responden tidak memiliki perilaku *safety riding* dan terdapat hubungan yang bermakna antara pengetahuan dan dukungan keluarga (p-value 0,026 dan 0,012) serta tidak ada hubungan yang bermakna antara sikap, dan pengaruh teman sebaya dengan perilaku *safety riding*. Oleh karena itu perlu dilakukan upaya-upaya untuk meningkatkan pengetahuan siswa tentang *safety riding* serta keluarga untuk memberikan dukungan bagi putra putrinya dalam berkendara seperti melengkapi perlengkapan dan melakukan perawatan pada kendaraan.

Kata Kunci: *Safety Riding*, Kecelakaan LaluLintas, Siswa

Abstract

Every year there are more than 1.35 million people who die due to traffic accidents and 50 million people due to serious injuries, of which 90% occur in developing countries such as Indonesia (Astuti, 2021). This study aims to determine the description of safety riding behavior and its relationship with knowledge, attitudes, age, SIM ownership, peer influence and family support. The study was carried out at the Amaliah Cibinong Health Vocational School from May to August 2022 with a sample of 100 respondents who were determined by total sampling. Data were analyzed univariately and bivariately with the result that 81% of respondents did not have safety riding behavior and there was a significant relationship between knowledge and family support (p-value 0.026 and 0.012) and there was no significant relationship between attitude and the influence of friends. the same as safety riding behavior. Therefore, it is necessary to make efforts to increase students' knowledge about safety riding and families to provide support for their sons and daughters in driving such as equipping equipment and carrying out maintenance on vehicles.

Keywords: *Safety Riding*, Traffic Accident, Student

PENDAHULUAN

Safety Riding adalah salah satu upaya yang dapat meminimalisir terjadinya cedera yang dialami, saat ini masih banyak penyebab terjadinya cedera yang disebabkan oleh kendaraan sepeda motor, terutama karena kepadatan lalu lintas yang semakin tinggi dan seiring meningkatnya penggunaan moda transportasi. Kecelakaan lalu lintas masih menjadi fenomena permasalahan di seluruh dunia. Menurut WHO (*World Health Organization*) *global status Report on Road Safety* bahwa setiap tahun ada lebih dari 1,25 juta korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang akibat luka berat, dari jumlah tersebut 90% terjadi di Negara berkembang seperti Indonesia.

Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab kematian kedelapan disemua kelompok umur dan penyebab kematian paling umum antara usia 5-29 tahun. Hingga 50% dari kematian di jalan adalah pengendara sepeda motor, pengendara sepeda dan pejalan kaki. Kecuali upaya yang lebih serius dilakukan untuk mengatasi masalah ini, kecelakaan di jalan raya akan menjadi penyebab kematian ketujuh pada tahun 2030. (Astuti, 2021)

Berdasarkan hasil data Jawa Barat mencatat penurunan rata-rata tahunan sebesar 2,76% dalam kecelakaan lalu lintas selama periode lima tahun (2015-2019). Namun, jumlah kematian meningkat 10,42% setiap tahun. (Badan Pusat Statistik, 2017). Pada data Proporsi penyebab cedera pada Pengendara sepeda motor, yaitu sebanyak 72,7%, dan menumpang sepeda motor sebanyak 19,2% adalah penyebab terbesar kecelakaan lalu lintas. (Kemenkes RI, 2018).

Berdasarkan survey awal penelitian, dengan menggunakan wawancara langsung kepada 10 responden yang mengendarai motor. Hasil wawancara menyebutkan bahwa 40% siswa-siswi yang menggunakan helm dan 60% yang tidak menggunakan helm, 30% siswa-siswi memiliki SIM dan 70% yang tidak memiliki SIM. Kemudian diketahui 80% siswa-siswi tidak mengetahui tentang perilaku aman *safety riding* dan 20% siswa-siswi mengetahui tentang perilaku aman *safety riding*. Dengan demikian, siswa-siswi di sekolah ini belum memiliki perilaku *safety riding* yang baik, sehingga perlu dilakukan kajian lebih lanjut faktor apa saja yang mempengaruhinya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini adalah jenis kuantitatif dengan desain non eksperimen dan menggunakan pendekatan studi *cross sectional*. Data dianalisis secara deskriptif dan analitik dengan

jumlah sampel 100 orang yang ditentukan secara *total sampling* terdiri dari siswa dan siswa kelas X,XI dan XII di SMK Kesehatan Amaliah Cibinong pada bulan Mei sampai Agustus 2022. Data dikumpulkan menggunakan kuesioner dan dianalisis menggunakan uji chi square.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1. Komponen Perilaku Safety Riding

Penggunaan alat keaman	Jumlah		Pengecekan kondisi kendaraan	Jumlah	
	Ya	Tidak		Ya	Tidak
Helm	40%	60%	Ban	15%	85%
Jaket	22%	78%	Lampudan Sein	45%	55%
Sarung tangan	48%	52%	Rantai	7%	93%
Sepatu	65%	35%	Membawa SIM	20%	80%

Berdasarkan tabel 1 di atas diketahui pada komponen penggunaan alat keamanan dalam berkendara lebih dari separo responden tidak menggunakan helm, jaket dan sarung tangan yaitu masing-masing 60%, 78%, dan 52%. Sedangkan berdasarkan komponen pengecekan kendaraan sebagian responden tidak melakukan pengecekan pada ban, lampu dan sein, rantai serta tidak membawa SIM yaitu masing-masing 85%, 55%, 93% dan 80%.

Tabel 2. Karakteristik Responden

Karakteristik	Frekuensi	Persentase (%)
Umur		
< 17 tahun	76	76,0
≥ 17 tahun	24	24,0
Jenis Kelamin		
Laki-laki	8	8,0%
Perempuan	92	92,0%

Berdasarkan tabel 2 di atas diketahui sebagian besar responden berumur < 17 tahun yaitu 76% dan berjenis kelamin perempuan yaitu 92%.

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Perilaku Safety Riding

Perilaku Safety Riding	Frekuensi	Presentase(%)
Tidak Aman	81	81,0
Aman	19	19,0

Berdasarkan tabel 3 di atas sebagian besar responden tidak memiliki perilaku safety tidak aman yaitu 81%.

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Pengetahuan Tentang *Safety Riding*, Sikap, Pengaruh Teman Sebaya dan Dukungan Keluarga

Variabel	Frekuensi	Presentase(%)
Pengetahuan		
KurangBaik	57	57,0
Baik	43	43,0
Sikap		
Negatif	45	45,0
Positif	55	55,0
Pengaruh teman sebaya		
Tidak ada pengaruh	96	96,0
Ada pengaruh	4	4,0
Dukungan keluarga		
Tidak mendukung	25	25,0
Mendukung	75	75,0

Berdasarkan tabel 4 di atas diketahui lebih dari separo responden memiliki pengetahuan yang kurang baik mengenai *safety riding* yaitu 57%, memiliki sikap positif 55%, merasa tidak ada pengaruh dari teman sebaya dalam berkendara sebesar 96% dan merasa ada dukungan dari keluarga sebesar 75%.

Tabel 5. Hubungan Pengetahuan , Sikap, Pengaruh Teman Sebaya dan Dukungan Keluarga Dengan Perilaku *Safety Riding*

Variabel	Perilaku <i>Safety Riding</i>				Total		OR (95%CI)	pValue
	TidakAman		Aman		N	%		
	N	%	N	%				
Pengetahuan								
KurangBaik	51	89,5	6	10,5	57	100	3,6	0,026
Baik	30	69,8	13	30,2	43	100	(1,2-10,7)	
Sikap								
Negatif	33	73,3	12	26,7	45	100	0,4	1,000
Positif	48	87,3	7	12,7	55	100	(0,1-1,1)	
Pengaruh teman sebaya								
Tidak ada pengaruh	77	80,2	19	19,8	96	100	0,8	1,000
Ada pengaruh	4	100	0	0,0	4	100	(0,7-0,8)	
Dukungan keluarga								
Tidak mendukung	25	100	0	25	25	100	1,3	0,012
Mendukung	56	74,7	19	75	75	100	(1,1-1,5)	

Berdasarkan tabel 5 diketahui bahwa kelompok responden yang memiliki pengetahuan yang kurang baik ada sebanyak 89,5% yang memiliki perilaku kurang baik dalam berkendara sedangkan yang memiliki pengetahuan baik hanya ada 69,8%. Dari uji statistik diperoleh p value 0,026 yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* dengan nilai OR 3,6 kali berarti kelompok yang memiliki pengetahuan kurang baik 3,6 kali lebih besar memiliki peluang untuk berperilaku tidak aman dalam berkendara dibanding kelompok yang memiliki

pengetahuan baik. Kemudian diketahui pada kelompok yang memiliki sikap negatif ada sebanyak 73,3% yang memiliki perilaku *safety riding* tidak aman dan kelompok yang memiliki sikap positif ada 87,3% dari hasil uji statistik diperoleh pvalue 1,000 yang berarti tidak ada hubungan yang signifikan antara sikap dengan perilaku *safety riding*.

Berdasarkan variabel pengaruh teman sebaya diketahui pada kelompok yang merasa tidak ada pengaruh terdapat sebanyak 80,2% yang memiliki perilaku *safety riding* tidak aman dan kelompok yang merasa ada pengaruh 100 % dari hasil uji statistik diperoleh pvalue 1,000 yang berarti tidak ada hubungan yang signifikan antara pengaruh teman sebaya dengan perilaku *safety riding*. Kemudian diketahui bahwa kelompok responden yang tidak memiliki dukungan keluarga 100% memiliki perilaku kurang baik dalam berkendara sedangkan yang memiliki dukungan keluarga hanya ada 74,7%. Dari uji statistik diperoleh p value 0,012 yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* dengan nilai OR 1,3 kali berarti kelompok yang tidak memiliki dukungan keluarga 1,3 kali lebih besar memiliki peluang untuk berperilaku tidak aman dalam berkendara dibanding kelompok yang memiliki dukungan keluarga.

PEMBAHASAN

Perilaku *Safety Riding* didefinisikan yaitu suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara demi menciptakan suatu keadaan dimana kita tidak dalam keadaan membahayakan pengendara lain dan sadar akan kemungkinan bahaya yang dapat terjadi disekitar. (Prमितasari dkk, 2014). Secara umum Raharjo (2014) mengelompokkan faktor- faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas menjadi empat kelompok, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalanan dan lingkungan. Hasil penelitian menunjukkan sebanyak 81% responden memiliki perilaku tidak aman dalam berkendara dan hanya 19% yang berperilaku aman, artinya responden yang melakukan perilaku tidak aman lebih banyak dibandingkan dengan proporsi responden yang melakukan perilaku aman.

Pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Astuti Dina (2021) didapatkan hasil perilaku tidak aman pada pengendara yaitu dari 74 responden, sebanyak 39 (52,7%) melakukan perilaku tidak aman sedangkan sebanyak 35 (47,3%) melakukan perilaku aman. Sementara penelitian pada mahasiswa (Kaisun, 2020) didapatkan hasil gambaran perilaku tidak aman pada pengendara yaitu dari 112 responden, sebanyak 55 (49,1%) melakukan perilaku tidak aman sedangkan sebanyak 57 (50,9%) melakukan perilaku

aman.

Menurut Notoatmodjo dalam Lestari (2018), pengetahuan adalah hasil pengindraan manusia, hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah orang melakukan pengindraan terhadap suatu objek melalui indera yang dimiliki yakni indra penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Pengetahuan tercakup dalam domain kognitif mempunyai 6 tingkatan, yaitu: **pengetahuan (Knowledge) Pemahaman (Comprehension), Penerapan (Application), Analisis (Analysis), Sintesis (Synthesis), Penilaian (Evaluation).**

Hasil penelitian ini menunjukkan ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku safety riding, responden yang mempunyai pengetahuan kurang baik dalam berkendara tidak aman sebanyak 89,5% dibandingkan responden yang pengetahuan baik dalam berkendara aman sebanyak 30,2 %. Hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku safety riding, responden yang keluarganya mendukung dalam berkendara tidak aman sebanyak 100% dibandingkan responden yang dukungannya tidak mendukung dalam berkendara aman sebanyak 75%.

Dan pada hasil penelitian yang menunjukkan tidak ada hubungan yang signifikan antara sikap dan pengaruh teman. Faktor dalam pengetahuan yang dapat mempengaruhi yaitu perilaku seseorang yang memiliki pengetahuan cukup luas maka lebih cenderung dapat berpikir untuk berkendara dengan aman dan tertib untuk menerapkan lalu lintas, dibandingkan seseorang yang memiliki pengetahuan yang kurang baik.

SIMPULAN

Sebagian besar responden dalam hal ini adalah siswa dan siswi memiliki perilaku tidak aman dalam berkendara, dimana faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* ini adalah pengetahuan dan dukungan orang tua. Maka, mengurangi risiko agar tidak terjadinya kecelakaan lalu lintas pada siswa adalah mengupayakan agar siswa dan siswi dapat memiliki perilaku *safety riding* dalam berkendara yaitu dengan meningkatkan pengetahuan siswa-siswi mengenai *safety riding* serta pihak keluarga agar senantiasa memberikan dukungan dengan memberikan fasilitas perlengkapan yang memadai untuk putra putrinya berkendara.

REFERENSI

Kemkes RI. (2018). *Hasil Riset Kesehatan Dasar Tahun 2018*. Kementerian Kesehatan RI, 53(9), 1689–1699.

<http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/7349/6>. BAB

- Kemenkes RI, 2018; Lestari, 2018;
- Mohammadi et al., 2017; Penelitian, 2018; Rachman, 2018; Raharjo, 2016;
- Sasongko, 2015; Setyowati et al., 2019; Sirupa et al., 2016; Sumiyanto A., Eni M., 2014)
- III.pdf?sequence=7&isAllowed=y.
- Colle, A., Asfian, P., Ode, W., Nur, S., & Andisiri, Z. (2016). FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING PADA SISWA SMA NEGERI 1 WUNDULAKO KABUPATEN KOLAKA TAHUN 2016. 1–8.
- Astuti Dina. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku SafetyRiding Pada Remaja Di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu. 2013–2015. BAB 3 juga pusing. (2012). 37–54.
- Hobbs, 1995. (n.d.). 05 Bab 2 222013289.pdf.
- Kaisun, F. (2020). Analisis Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I Man 1 Medan. In repository UIN Sumatera Utara (Issue 9).
- 主観的健康感を中心とした在宅高齢者における健康関連指標に関する共分散構造分析 Title. *Advanced Drug Delivery Reviews*, 135(January 2006), 989–1011. <https://doi.org/10.1016/j.addr.2018.07.012> <http://www.capsulae.com/me dia Microencapsulation - Capsulae.pdf> <https://doi.org/10.1016/j.jaerosci.2019.05.001>
- Penelitian, L. (2018). 289219615.
- Rachman, T. (2018). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) Pada Kurir Pos Sepeda Motor Di Pt. Posindonesia Cabang Erlangga Semarang 2017. *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951– 952., 5, 10–27.
- Raharjo, 2014. (2016). FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA (SAFETY RIDING) PADA MAHASISWA(Studi pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015). *Kesehatan Masyarakat UNNES*, 3(2), 23–24 <http://lib.unnes.ac.id/25674/1/6411411011.pdf>
- Sasongko, A. (2015). No 主観的健康感を中心とした在宅高齢者における健康関連指標に関する共分散構造分析 Title. *Khatulistiwa Informatika*, 3(2), 124–
- Setyowati, Firdaus, & Rohmah. (2019). Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Kota Samarinda. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 7(3), 329. <https://doi.org/10.20473/ijosh.v7i3.2018.329-338>

Sirupa, T. A., Wantania, J. J. E., & Suparman, E. (2016). Pengetahuan, sikap, dan perilaku remaja tentang kesehatan reproduksi. E-CliniC, 4(2), 137–144. <https://doi.org/10.35790/ecl.4.2.2016.14370>

Sumiyanto A., Eni M., E. H. (2014). Pengaruh Sikap Individu dan Perilaku Teman Sebaya terhadap Praktik Safety Riding pada Remaja (Studi Kasus Siswa SMA Negeri 1 Semarang). VisiKes Jurnal Kesehatan, 13(2), 150–156. peer behavior, attitudes, safety riding%0ABSTR