

Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa

¹Wishnu Uzma Aljauza Puspoprodo, ²Nur Najmi Laila

^{1,2}Prodi K3, Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Indonesia Maju

ABSTRAK

Kematian akibat dari kecelakaan lalu lintas menjadi masalah global dan menunjukkan tren yang terus meningkat. Remaja dan usia produktif menjadi salah satu kelompok tertinggi korban kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pemahaman dan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada remaja dan usia produktif di Pulau Jawa. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan desain studi *cross sectional*. Penelitian ini dilakukan dari Maret – Oktober 2021. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengguna atau pengendara roda dua dan roda empat usia remaja dan usia produktif di Pulau Jawa. Sementara sampel penelitian sejumlah 774 responden dengan *random sampling*. Data dianalisis menggunakan analisis univariat dan analisis bivariat dengan uji *chi-square*. Hasil penelitian didapatkan responden yang mempunyai pengetahuan keselamatan berkendara baik ada 54,4% dan responden yang mempunyai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) baik ada 63,7%. Hasil uji statistik menunjukkan ada hubungan signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (COR 2,59;1,92-3,50). Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan bermakna antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara. Disarankan pemerintah dan pihak terkait untuk lebih sering memberikan sosialisasi dan edukasi kepada kelompok usia produktif terkait keselamatan berkendara. Bagi pengendara disarankan tetap berkendara dengan aman dan disiplin mematuhi peraturan lalu lintas.

Kata Kunci

Kecelakaan, Keselamatan, Lalu Lintas, *Safety Riding*

ABSTRACT

Death case due to traffic accidents is a global problem and graphically increasing. Productive ages are the highest groups of victims due to traffic accidents. This study aims to analyze the understanding and behavior of safety riding in adolescents and productive age in Java. Descriptive study with a cross sectional design. This research was conducted from March – October 2021. The population in this study is all productive ages two-wheeled and four-wheeled users or riders on the Java Island. While the research sample is 774 respondents with random sampling. Data analysis used univariate analysis and bivariate analysis with chi-square test. The results showed that 54.4% of respondents who had good driving safety knowledge and 63.7% of respondents who had good safety riding. Statistically tests showed that there was a significant relationship between knowledge and safety riding (COR 2.59; 1.92-3.50). The conclusion of the study is that there is a significant relationship between knowledge and safety riding. The government and stakeholders should provide socialization and education to the productive age related to safety riding frequently. It is recommended for road users to drive safely and be disciplined with traffic rules.

Key Words

Accident, Safety, Traffic, Safety Riding

Recieved : 24 Oktober 2021

Revised : 28 Oktober 2021

Accepted : 5 November 2021

Correspondence*: Wishnu Uzma Aljauza Puspoprodo, Program Studi K3, Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Indonesia Maju, email : wishnu.uzma@gmail.com

PENDAHULUAN

Kematian dan kecelakaan lalu lintas menjadi masalah global dan menunjukkan tren yang terus meningkat. Menurut laporan *World Health Organization* (WHO) pada *Global Status Report on Road 2018* jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas secara global sebesar 1,15 juta pada tahun 2000 dan meningkat menjadi 1,35 juta pada tahun 2016. Data tersebut menunjukkan kematian akibat kecelakaan lalu lintas lebih tinggi dibandingkan HIV/AIDS, TBC, dan diare. Sebanyak 93% kematian akibat kecelakaan lalu lintas berasal dari negara berpenghasilan rendah dan menengah.¹ Selain kematian, kecelakaan juga menimbulkan dampak kerugian material, luka ringan, dan luka berat.^{2,3}

Di Indonesia, kecelakaan lalu lintas juga menjadi masalah serius dan meningkat setiap tahunnya. Laporan Kepolisian Republik Indonesia, jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 meningkat 3% dibandingkan tahun 2018.⁴ Pada tahun 2020, data Korlantas Polri menunjukkan jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan 14% dari 116.441 menjadi 100.028 kejadian.⁵ Berdasarkan data Kementerian Perhubungan mencatat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020 didominasi oleh usia produktif. Berdasarkan tingkat pendidikan, pelajar SMA merupakan jumlah terbanyak. Berdasarkan kelompok usia, jumlah kecelakaan lalu lintas pada usia 10-19 tahun sebanyak 26.906 orang, 20 – 29 tahun sebanyak 29.281 orang, 30-39 tahun sebanyak 18.553 orang, 40-49 tahun 17.980 orang, dan > 50 tahun sebanyak 31.740 orang.⁶ Hasil analisis kecelakaan lalu lintas di Indonesia tahun 2010-2014 menunjukkan jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas tertinggi adalah sepeda motor dan kedua mobil. Proporsi tertinggi kecelakaan lalu lintas berada di Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, DKI Jakarta, dan Sumatera Utara.³ Sementara, analisis data Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) tahun 2007-2016 menunjukkan waktu kejadian kecelakaan lalu lintas tertinggi (44%) terjadi pada jam produktif yaitu pukul 12.00-18.00.⁷

Menurut Kepolisian Republik Indonesia 61% kecelakaan lalu lintas disebabkan karena faktor

manusia (*human error*), 9% karena kendaraan, dan 30% karena prasarana dan lingkungan.⁸ Faktor manusia merupakan faktor yang berperan paling dominan penyebab kecelakaan karena merupakan pemakai utama jalan raya. Hal yang terkait dengan faktor manusia diantaranya pengemudi yang kurang disiplin dalam berlalu lintas.⁷ Terbukti dari laporan Risesdas 2018 bahwa proporsi masyarakat Indonesia usia >5 tahun yang selalu menggunakan helm saat mengendarai atau membonceng sepeda motor hanya 33,7%.⁹

WHO menyatakan bahwa jumlah kematian tertinggi kecelakaan lalu lintas berada pada rentang usia 5–29 tahun. Hal ini menunjukkan anak dan remaja merupakan kelompok usia yang mengabaikan keselamatan berkendara.¹ Sementara di Indonesia, hasil analisis kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2010–2014 menunjukkan jumlah korban kecelakaan lalu lintas terbanyak berada pada rentang usia tahun sebanyak 343.743 orang. Selanjutnya, jumlah korban terbanyak kedua adalah kelompok usia 16-25 tahun dengan jumlah korban sebanyak 102.881 orang.³ Penelitian di Kota Makassar juga menunjukkan persentase terbesar kecelakaan lalu lintas berada pada usia 12–55 tahun dengan proporsi mencapai 87,96%.² Dengan demikian, remaja dan usia produktif merupakan kelompok terbesar penyumbang kecelakaan lalu lintas.

Remaja selain menjadi kelompok terbesar kecelakaan lalu lintas, juga kerap menjadi pelaku pelanggaran lalu lintas. Usia remaja merupakan awal ketertarikan untuk mencoba kendaraan bermotor meskipun pengetahuan tentang berkendara masih kurang sehingga mereka seringkali abai dengan peraturan lalu lintas dan keselamatan berkendara.¹⁰ Bagi usia produktif, kendaraan merupakan hal penting karena kebutuhan mobilisasi yang tinggi. Namun, tingginya mobilisasi tanpa diiringi pengetahuan berkendara yang baik berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas.³ Penelitian Djaya et.al (2016) menunjukkan karyawan swasta merupakan jumlah tertinggi kecelakaan lalu lintas. Kemudian diikuti mahasiswa atau pelajar.³ Maka dari itu, penelitian ini bertujuan untuk melihat pemahaman dan perilaku keselamatan

pengendara (*safety riding*) pada usia remaja dan usia produktif di Pulau Jawa tahun 2021.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif yang bertujuan untuk mengetahui gambaran pemahaman keselamatan berkendara (*safety riding*). Desain studi yang digunakan pada penelitian adalah *cross sectional*, yang mana seluruh kriteria dalam variable keselamatan berkendara diteliti dalam waktu yang bersamaan. Penelitian ini dilakukan dari Maret–Oktober 2021.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengguna atau pengendara roda dua dan roda empat usia remaja dan usia produktif di Pulau Jawa. Sementara jumlah sampel penelitian sebanyak 774 responden. Jumlah sampel ditentukan dengan menggunakan rumus uji estimasi proporsi dan pengambilan sampel berdasarkan *random sampling*. Kriteria inklusi yang digunakan kelompok remaja dan usia produktif yakni usia 15-65 tahun berdasarkan kriteria Badan Pusat Statistik dan pengendara kendaraan roda dua atau roda empat serta bertempat tinggal di Pulau Jawa. Penelitian ini telah lulus uji etik di Komisi Etik Penelitian Kesehatan STIKES Indonesia Maju dengan No. 741/Sket/Ka-Dept/RE/STIKIM/VIII/2021.

Data yang dikumpulkan adalah karakteristik responden, pengetahuan berkendara dan perilaku *safety riding*. Data tersebut dikumpulkan secara langsung dari responden menggunakan kuesioner dalam bentuk *google form* yang disebarluaskan secara daring melalui link <http://bit.ly/Roda2Roda4>. Variabel pengetahuan berkendara dan perilaku *safety riding* masing-masing diukur terdiri dari 15 pertanyaan. Analisis data pengetahuan keselamatan berkendara dan perilaku *safety riding* dikategorikan menjadi 2 (baik dan kurang baik) berdasarkan nilai mean. Mean pengetahuan keselamatan berkendara adalah 8,6 dan mean perilaku *safety riding* 9,0. Selanjutnya, data dianalisis menggunakan analisis univariat untuk memperoleh gambaran distribusi frekuensi variable yang diteliti dan analisis bivariat dengan uji *chi-square* untuk melihat hubungan antara dua variable dengan menggunakan aplikasi IBM SPSS Statistic.

HASIL

Adapun gambaran karakteristik responden penelitian dapat dilihat pada tabel 1 berikut ini.

Tabel 1. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin, Domisili, Pekerjaan, dan Pengalaman Mengemudi (n = 774)

Karakteristik Responden		Jumlah (n)	Persentase (%)
Jenis Kelamin	Laki-laki	401	51,8
	Perempuan	373	48,2
Domisili	DKI Jakarta	154	19,9
	Banten	59	7,6
	Jawa Tengah	50	6,5
	Jawa Timur	166	21,4
	Jogjakarta	22	2,8
	Jawa Barat	323	41,7
Pekerjaan	Pelajar	10	1,3
	Mahasiswa	173	22,4
	PNS/TNI/POLRI	72	9,3
	Wiraswasta	87	11,2
	Pegawai swasta	374	48,3
	Tidak bekerja	44	5,7
Umur	Lain-lain	14	1,8
	< 20 tahun	28	3,6
	20-30 tahun	388	50,1
Pengalaman Mengemudi	> 30 tahun	358	46,3
	< 1 tahun	44	5,7
	1-10 tahun	385	49,7
	> 10 tahun	345	44,6

Berdasarkan tabel 1 didapatkan bahwa 51% responden berjenis kelamin laki-laki dan berdomisili di Jawa Barat (41,7%). Berdasarkan jenis pekerjaan paling banyak responden adalah pegawai swasta (48,3%), diikuti mahasiswa (22,4%) dan wiraswasta (11,2%). Responden paling banyak berumur 20-30 tahun (50,1%) dan berdasarkan pengalaman mengemudi paling banyak responden yang sudah berpengalaman 1 – 10 tahun (49,7%).

Adapun gambaran pemahaman keselamatan berkendara (*safety riding*) responden dapat dilihat pada tabel 2 berikut ini.

Tabel 2. Gambaran Pemahaman Keselamatan (*safety riding*) Pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa Tahun 2021 (n=774)

No	Kriteria	Baik		Kurang Baik	
		n	%	n	%
	Pengetahuan Keselamatan Berkendara	421	54,4	353	45,6
1.	Kontribusi pengemudi dalam keselamatan berkendara	282	36,4	492	63,6
2.	Lokasi sering terjadinya kecelakaan	169	21,8	605	78,2
3.	Hal yang mempengaruhi kemampuan berkendara	495	64,0	279	36,0
4.	Memberi prioritas pengguna jalan lain di simpang tiga	632	81,7	142	18,3
5.	Kemampuan membaca rambu "stop"	108	14,0	666	86,0
6.	Pengaruh alkohol dalam berkendara	739	95,5	35	4,5
7.	Parkir di tanjakan/turunan	286	37,0	488	63,0
8.	Batas kecepatan di Zona Selamat Sekolah (ZOSS)	86	11,1	688	88,9
9.	Peraturan penumpang motor (anak < 6 tahun)	357	46,1	417	53,9
10.	Peraturan penumpang mobil (anak < 6 tahun)	620	80,1	154	19,9
11.	Penyebab utama kecelakaan lalu lintas	697	90,1	77	9,9
12.	Warna lampu menembus kabut	517	66,8	257	33,2
13.	Lampu <i>signal</i> masih menyala setelah berbelok	711	91,9	63	9,1
14.	Bagian jalan yang licin ketika hujan	336	43,4	438	56,6
15.	Dampak berkendara tidak mengikuti peraturan	425	54,9	349	45,1

Berdasarkan tabel 2, secara keseluruhan sebanyak 54,4% responden mempunyai pengetahuan keselamatan berkendara yang baik dan 45,6% responden mempunyai pengetahuan keselamatan berkendara yang kurang baik. Secara spesifik terdapat 8 kriteria pengetahuan keselamatan berkendara yang baik yaitu pemahaman tentang hal yang mempengaruhi kemampuan berkendara (64%), memberi prioritas pengguna jalan di simpang tiga (81,7%), pengaruh alkohol dalam berkendara (95,5%), peraturan penumpang mobil (anak < 6 tahun) (80,1%), penyebab utama kecelakaan lalu lintas (90,1%), warna lampu menembus kabut (66,8%), lampu *signal* masih menyala setelah berbelok (91,9%), dan dampak berkendara tidak mengikuti peraturan (54,9%). Sementara

pengetahuan keselamatan berkendara yang kurang baik terdapat 7 kriteria yaitu pemahaman tentang kontribusi pengemudi dalam keselamatan berkendara (63,6%), lokasi sering terjadinya kecelakaan (78,2%), kemampuan membaca rambu "stop" (86,0%), parkir di tanjakan/turunan (63,0%), batas kecepatan di Zona Selamat Sekolah (ZOSS) (88,9%), peraturan penumpang motor (anak < 6 tahun) (53,9%), dan bagian jalan yang licin ketika hujan (56,6%).

Berdasarkan tabel 3, secara keseluruhan sebanyak 63,7% responden mempunyai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) yang baik dan 36,2% responden mempunyai perilaku keselamatan berkendara yang kurang baik. Secara spesifik terdapat 10 kriteria perilaku keselamatan berkendara yang

Tabel 3. Gambaran Perilaku Keselamatan (*safety riding*) Pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa Tahun 2021 (n=774)

No	Kriteria	Baik		Kurang Baik	
		n	%	n	%
	Perilaku Keselamatan Berkendara	493	63,7	281	36,3
1	Pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum digunakan	732	94,6	42	5,4
2	Mengemudi saat jalan basah/hujan ringan-sedang	710	91,7	64	8,3
3	Melihat kendaraan lain di blind spot	136	17,6	638	82,4
4	Saat berada di blind spot	462	59,7	312	40,3
5	Mengemudi saat berkabut	698	90,2	76	9,8
6	Mendapat telepon saat mengemudi	646	83,5	128	16,5
7	Mengendarai di malam hari dan akan melewati persimpangan (lampu lalu lintas berwarna hijau)	267	34,5	507	65,5
8	Mengemudi di siang hari dan memasuki terowongan/jalan di bawah jalan layang yang agak gelap	560	72,4	214	27,6
9	Mengemudi dan ada kendaraan lain di depan anda	62	8,0	712	92,0
10	Mengemudi dalam kondisi malam hari atau hujan	123	15,9	651	84,1
11	Tiba-tiba ban meletus saat berkendara	623	80,5	151	19,5
12	Mengantuk saat mengemudi	681	88,0	93	12,0
13	Mengemudi di malam hari dan ada kendaraan lain mendekat dari arah berlawanan dan lampu membuat silau	100	12,9	674	87,1
14	Mendengar suara sirine dari arah belakang	659	85,1	115	14,9
15	Mengemudi dan melihat lampu lalu lintas berubah dari hijau ke kuning	524	67,7	250	32,3

baik yaitu perilaku tentang pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum digunakan (94,6%), mengemudi saat jalan basah/hujan ringan-sedang (91,7%), saat berada di *blind spot* (59,7%), mengemudi saat berkabut (90,2%), mendapat telepon saat berkendara (83,5%), mengemudi di siang hari dan memasuki

terowongan atau jalan di bawah jalan layang yang agak gelap (72,4%), tiba-tiba ban meletus saat berkendara (80,5%), mengantuk saat mengemudi (88,0%), mendengar suara sirine dari arah belakang (85,1%), dan mengemudi dan melihat lampu lalu lintas berubah dari hijau ke kuning (67,7%). Sementara, perilaku

Tabel 4. Hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) Pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa Tahun 2021 (n=774)

Pengetahuan	Perilaku Keselamatan Berkendara				Total	OR (95% CI)	Nilai p	
	Kurang Baik		Baik					
	n	%	n	%				
Kurang baik	170	48,2	183	51,8	353	100	2,59 (1,92-3,50)	0,001
Baik	111	26,4	310	73,6	421	100		
Jumlah	281	36,3	493	63,7	774	100		

keselamatan berkendara yang kurang baik terdapat 5 kriteria yaitu perilaku tentang Melihat kendaraan lain di *blind spot* (82,4%), mengendarai di malam hari dan akan melewati persimpangan (lampu lalu lintas berwarna hijau) (65,5%), mengemudi dan ada kendaraan lain di depan anda (92,0%), mengemudi dalam kondisi malam hari atau hujan (84,1%), dan mengemudi di malam hari dan ada kendaraan lain mendekat dari arah berlawanan dan lampu membuat silau (87,1%).

Berdasarkan tabel 4 didapatkan hasil bahwa ada sebanyak 48,2% responden yang mempunyai pengetahuan kurang baik dan mempunyai perilaku keselamatan berkendara kurang baik. Sementara ada 73,6% responden yang mempunyai pengetahuan baik dan mempunyai perilaku keselamatan berkendara yang baik juga. Hasil uji statistik diperoleh nilai $p=0,001$ sehingga ada hubungan antara signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara. Dari hasil analisis diperoleh nilai $OR=2,59$ (1,92 – 3,50) yang artinya responden yang mempunyai pengetahuan keselamatan berkendara kurang baik mempunyai peluang 2,59 kali untuk mempunyai perilaku keselamatan berkendara yang kurang baik dibandingkan responden yang mempunyai pengetahuan keselamatan berkendara baik.

PEMBAHASAN

Menurut Notoatmodjo pengetahuan merupakan hasil dari tahu dan hal ini terjadi setelah seseorang melakukan pengindraan terhadap suatu objek tertentu. Pengetahuan manusia sebagian besar diperoleh melalui indra mata dan telinga. Pengetahuan tercakup dalam domain kognitif memiliki 6 tingkatan yaitu

tahu (*know*), memahami (*comprehension*), aplikasi (*application*), analisis (*analysis*), sintesis (*synthesis*), dan evaluasi (*evaluation*).¹¹ Pengetahuan tentang keselamatan berkendara merupakan bekal yang harus dimiliki sebelum mengemudi kendaraan terkait penguasaan kemampuan, keterampilan pengendalian, mental, dan *attitude*. Dengan pengetahuan keselamatan berkendara akan membiasakan seseorang lebih hati-hati dalam mengendarai kendaraan.¹²

Hasil penelitian menunjukkan sebanyak 54,4% responden mempunyai pemahaman keselamatan berkendara baik. Dari 15 pertanyaan, terdapat 8 pertanyaan yang banyak dijawab oleh responden dengan benar. Beberapa pertanyaan yang banyak dijawab dengan benar antara lain tentang pengaruh alkohol dalam berkendara, penyebab utama kecelakaan lalu lintas, warna lampu menembus kabut dan dampak berkendara tidak mengikuti peraturan. Artinya sudah lebih dari setengah responden yang mempunyai pengetahuan tentang keselamatan berkendara yang baik.

Sementara penelitian terdahulu pada siswa SMA Negeri 3 Tolitoli menunjukkan ada 67,1% responden yang mempunyai pengetahuan *safety riding* kategori baik.¹² Sementara penelitian pada mahasiswa menunjukkan 48,4% responden mempunyai pengetahuan keselamatan berkendara cukup dan 43,3% mempunyai pengetahuan keselamatan berkendara baik.¹³ Penelitian pada *driver* ojek online di Kota Medan ditemukan sebanyak 55% responden mempunyai pengetahuan tentang perilaku berkendara yang baik.¹⁴

Perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) merupakan upaya untuk meminimalkan bahaya

dan memaksimalkan keselamatan berkendara sehingga tidak membahayakan pengendara lain dan menimbulkan kecelakaan. Manusia sebagai pengguna kendaraan berperan dominan dalam terjadinya kecelakaan.¹⁵ Penelitian menunjukkan bahwa manusia banyak yang mengabaikan keselamatan berkendara. Hasil survey di wilayah Polres Kabupaten Malang menunjukkan pengemudi yang mengalami kecelakaan dikarenakan 35,7% lengah, 15,2% berkecepatan tinggi, 13,3% tidak tertib, 11% tidak terampil, 10,3% mengantuk, 7,2% lelah, dan 4,2% mabuk¹⁶. Hal ini menunjukkan banyak perilaku manusia saat mengemudi kendaraan tidak aman dan berbahaya.

Akan tetapi, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa 63,7% responden mempunyai perilaku keselamatan berkendara yang baik. Perilaku ini tercermin diantaranya dengan melakukan pemeriksaan sebelum kendaraan digunakan, menurunkan kecepatan ketika kondisi hujan sedang ringan, berhenti dan beristirahat ketika mengantuk. Dari penelitian ini menunjukkan sudah banyak masyarakat di Pulau Jawa khususnya usia produktif sudah mempunyai perilaku keselamatan berkendara yang baik. Hal ini dimungkinkan karena sebagian besar responden penelitian kategori dewasa yakni di atas usia 20 tahun. Responden usia < 20 tahun hanya 3,6% saja. Pengemudi usia muda mempunyai pengalaman yang minim dalam berkendara serta kurang matang dalam melakukan penilaian risiko sehingga cenderung berani mengambil keputusan berisiko seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, menyalip kendaraan lain, dan melanggar peraturan lalu lintas tanpa memperhatikan dampak yang akan ditanggungnya.¹⁷ Penelitian pada siswa SMA di Samarinda menunjukkan 49,8% responden selalu/sering memacu kendaraan saat lampu lalu lintas berwarna kuning, 45,0% berkendara sambil menerima atau menelepon, 43% berkendara sambil merokok, 44,0% melanggar marka jalan, dan 47,0% berboncengan sepeda motor lebih dari dua orang.¹⁸ Penelitian yang dilakukan Manurung juga menunjukkan ada hubungan antara usia dengan perilaku *safety riding*.¹⁴

Sementara hasil penelitian pada remaja SMA di Tangerang Selatan menunjukkan hanya 43,6% siswa yang mempunyai perilaku keselamatan berkendara

yang baik. Sisanya mempunyai perilaku keselamatan berkendara yang buruk.¹⁹ Penelitian pada remaja SMA di Surakarta juga menunjukkan hal yang sama. Dari 400 responden, hanya 223 responden (55,8%) memiliki perilaku keselamatan berkendara yang aman.²⁰ Hal ini menunjukkan masih banyak remaja yang mempunyai perilaku berkendara yang berisiko.

Hasil penelitian ini menunjukkan ada hubungan antara signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara. Responden yang mempunyai pengetahuan keselamatan berkendara kurang baik berpeluang 2,59 kali mempunyai perilaku keselamatan berkendara yang kurang baik dibandingkan responden yang mempunyai pengetahuan keselamatan berkendara baik. Penelitian sebelumnya juga menunjukkan ada hubungan yang serupa.^{21,22} Penelitian di Kota Jambi juga menunjukkan bahwa pengemudi dengan pengetahuan kurang mempunyai risiko 2,143 kali berperilaku tidak aman dalam berkendara dibanding pengemudi dengan pengetahuan baik.²³

Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi perilaku seseorang. Seseorang yang mempunyai pengetahuan luas akan lebih bijak dalam mengambil keputusan atau tindakan. Peningkatan pengetahuan akan mendorong kesadaran seseorang untuk bertindak berdasarkan pengetahuan yang dimiliki.²¹ Dengan demikian responden yang mempunyai pengetahuan keselamatan berkendara yang baik akan lebih cenderung berperilaku atau bertindak aman dalam berkendara dibandingkan responden yang mempunyai pengetahuan kurang.

KESIMPULAN

Responden yang mempunyai pengetahuan keselamatan berkendara baik ada 54,4% dan kurang baik 45,6%. Responden yang mempunyai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) baik ada 63,7% dan kurang baik 36,2%. Hasil uji statistik menunjukkan ada hubungan signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara. Responden yang mempunyai pengetahuan keselamatan berkendara kurang baik mempunyai peluang 2,59 kali untuk mempunyai perilaku keselamatan berkendara yang kurang baik dibandingkan responden yang mempunyai

pengetahuan keselamatan berkendara baik.

Berdasarkan hasil penelitian, maka disarankan pemerintah dan pihak terkait untuk lebih sering memberikan sosialisasi dan edukasi terkait keselamatan berkendara baik melalui poster, leaflet, seminar, webinar, talkshow, dan lain-lain ke pengguna kendaraan khususnya pada usia produktif. Bagi pengendara disarankan tetap berkendara dengan aman dan disiplin mematuhi peraturan lalu lintas untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Diharapkan peneliti lain meneliti faktor yang mempengaruhi keselamatan berkendara selain pengetahuan seperti kondisi jalan, sikap, persepsi, dan lain-lain.

Actknowledgegment

Terima kasih penulis sampaikan kepada Kemenristek/BRIN yang telah mendukung pendanaan dalam penelitian ini, serta semua pihak yang terlibat dalam penelitian ini.

Conflict of Interest

Tidak ada.

Author Contribution

WUAP dan NNL berkontribusi dalam seluruh kegiatan penelitian, dari mulai pencarian artikel, persiapan sampai dengan penulisan naskah secara keseluruhan.

DAFTAR PUSTAKA

1. World Health Organization (WHO). *Global Status Report on Road Safety 2018*. Geneva, 2018
2. Halim H, Adisasmita SA, Ramli MI, et al. Analisis Karakteristik dan Biaya Kecelakaan di Kota Makassar. In: *Prosiding Seminar Nasiona; Teknik Sipil*. Samarinda: Mulawarman University Press, 2017, pp. 194–203.
3. Djaja S, Widyastuti R, Tobing K, et al. Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Tahun 2010-2014. *J Ekol Kesehat* 2016; 15: 30–42.
4. Ramadhan A. Polri Sebut Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Meningkat pada 2019. 2019, <https://nasional.kompas.com/read/2019/12/28/10355741/polri-sebut-jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-meningkat-pada-2019> (2019).
5. Dananjaya D. Daftar Perilaku Pengendara yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas. *Kompas.com*, <https://otomotif.kompas.com/read/2021/04/01/112200515/daftar-perilaku-pengendara-yang-menyebabkan-kecelakaan-lalu-lintas> (2021).
6. Anonim. 100 Ribu Kecelakaan Lalin pada 2020, Pelajar SMA Terbanyak. *CNN Indonesia*, <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20210310124314-384-615978/100-ribu-kecelakaan-lalin-pada-2020-pelajar-sma-terbanyak> (2021).
7. Dwi AS. Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) Dari Tahun 2007-2016 Nasional Keselamatan Transportasi Database from 2007-2016. *War Penelit Perhub* 2017; 29: 179–190.
8. Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan. Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan. 2017, https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr (2017).
9. Kemenkes. *Riset Kesehatan Dasar (RISKESDAS) 2018*. 2018.
10. Alamsyah. Tinjauan Kriminologis Pelanggaran Lalu Lintas yang Dilakukan oleh Remaja di Wilayah Hukum Polres Tolitoli. *J Ilmu Huk Leg Opin*; 1.
11. Notoatmodjo S. *Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku*. Jakarta: Rineka Cipta. Epub ahead of print 2020. DOI: 10.29303/jmp.v3i1.440.
12. Wahyuningsih I, Ramdana S. Pengetahuan dan Perilaku Safety Riding Siswa SMA. *Holistik J Kesehat* 2020; 14: 564–572.
13. Widyastuti SD, Trisnawati N. Gambaran pengetahuan dan sikap tentang keselamatan berkendara (safety riding) pada mahasiswa STIKES Indramayu. *J Chem Inf Model* 2019; 53: 1689–1699.
14. Manurung J, Sitorus ME, Rinaldi. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara. *J STIKes Sutihajar* 2019; 1: 91–99.
15. Adhanudin Y, Ekawati E, Wahyuni I. Analisis Perilaku Safety Riding Pada Warga Kampung Safety Di Kelurahan Pandean Lamper Kota Semarang. *J Kesehat Masy* 2017; 5: 332–338.
16. Marsaid M, Hidayat M, Ahsan A. Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang. *J Ilmu Keperawatan* 2013; 1: pp.98-112.
17. Haryanto HC. Keselamatan Dalam Berkendara: Kajian Terkait Dengan Usia Dan Jenis Kelamin Pada Pengendara. *Inq J Ilm Psikol* 2016; 7: 92–106.

18. Setyowati DL, Firdaus AR, Rohmah N. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas pada Siswa Sekolah Menengah Atas di Kota Samarinda. *Indones J Occup Saf Heal* 2018; 7: 329–338.
19. Permatasari A. *Gambaran Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pelajar SMA Dua Mei Ciputat Timur Tahun 2017*. UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2018.
20. Hendrawan R. *Hubungan Pengetahuan Dan Sikap Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Siswa SMA Di Kota Surakarta*. Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2019.
21. Aulia SN, Kurniawan B, Wahyuni I, et al. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online di Kota Semarang. *J Kesehat Masy*; 8.
22. Eni Mahawati. Analisis Faktor Resiko Keamanan Berkendaraan Sebagai Database Surveilans Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja (Studi Kasus Pada Siswa dan Mahasiswa Di Kota Semarang). *Fak Kesehat UDINUS* 2013; 1–9.
23. Rahmah A, Syukri M, Guspianto, et al. Determinan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Daring di Kota Jambi. *J Ilmu Kesehat* 2021; 5: 103–110.