

**HUBUNGAN PENGETAHUAN DAN SIKAP TERHADAP
PERILAKU *SAFETY RIDING* PADA SISWA SMA DI KOTA
SURAKARTA**



**Disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan Program Studi Strata 1
pada Jurusan Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Kesehatan**

Oleh:

RENDI HENDRAWAN

J410150039

**PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS ILMU KESEHATAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA
2019**

HALAMAN PERSETUJUAN

HUBUNGAN PENGETAHUAN DAN SIKAP TERHADAP PERILAKU
SAFETY RIDING PADA SISWA SMA DI KOTA SURAKARTA

PUBLIKASI ILMIAH

Oleh:

RENDI HENDRAWAN
J410150039

Telah diperiksa dan disetujui untuk di uji oleh:

Dosen

Pembimbing



Sri Darnoto, SKM., M.PH
NIK. 1015

HALAMAN PENGESAHAN

HUBUNGAN PENGETAHUAN DAN SIKAP TERHADAP PERILAKU
SAFETY RIDING PADA SISWA SMA DI KOTA SURAKARTA

Oleh:

RENDI HENDRAWAN
J410150039

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
Fakultas Ilmu Kesehatan
Universitas Muhammadiyah Surakarta
Pada hari Jum'at, 02 Agustus 2019
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Dewan Penguji:

1. Sri Darnoto, SKM., M.PH
(Ketua Dewan Penguji)



(.....)

2. Rezanía Asyfiradayati, SKM., M.PH
(Anggota I Dewan Penguji)



(.....)

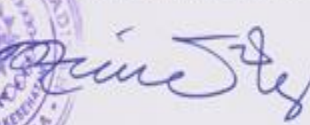
3. Mitoriana Porusia, SKM., M.Sc
(Anggota II Dewan Penguji)



(.....)

Dekan
Fakultas Ilmu Kesehatan
Universitas Muhammadiyah Surakarta




Dr. Mutalazimah, SKM., M.Kes
NIK. 786

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam publikasi ilmiah ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kelak terbukti ketidakbenaran dalam pernyataan saya diatas, maka akan saya pertanggungjawabkan sepenuhnya.

Surakarta, 02 Agustus 2019

Penulis



Rendi Hendrawan
J410150039

HUBUNGAN PENGETAHUAN DAN SIKAP TERHADAP PERILAKU *SAFETY RIDING* PADA SISWA SMA DI KOTA SURAKARTA

Abstrak

Perilaku *safety riding* pada siswa SMA merupakan sebuah implementasi berkendara yang dipengaruhi oleh pengetahuan, sikap terhadap perilaku berkendara. Terjadinya kecelakaan berkendara pada siswa di Kota Surakarta sangat tinggi, di tingkat provinsi Jawa Tengah sendiri merupakan peringkat kedua terjadinya kecelakaan lalu lintas tertinggi di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor apa saja yang berhubungan dengan tingginya angka kecelakaan lalu lintas pada siswa di Kota Surakarta. Jenis penelitian ini adalah kuantitatif dengan rancangan *cross sectional*, pengumpulan data primer menggunakan kuesioner. Populasi pada penelitian ini adalah seluruh SMA di Kota Surakarta yaitu sebanyak 36 SMA dengan teknik *proportionate stratified random sampling* dengan sampel sebanyak 400 sampel. Uji pada analisa data penelitian ini menggunakan uji statistik chi square. Hasil penelitian ini diperoleh bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kota Surakarta dengan nilai ($p=0,680 > 0,05$), sedangkan hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kota Surakarta menunjukkan ada hubungan dengan nilai ($p= 0,03 < 0,05$) sehingga dapat disimpulkan bahwa sikap merupakan komponen penting untuk merubah perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kota Surakarta sehingga dapat menurunkan angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya khususnya di Kota Surakarta.

Kata Kunci: Pengetahuan dan Sikap, Perilaku *safety riding*, siswa SMA

Abstract

Safety riding behavior in high school students is a riding implementation that is influenced by knowledge, attitudes towards riding behavior. The incidence of riding accidents on students in the city of Surakarta is very high, at the provincial level in Central Java itself is the second highest traffic accident in Indonesia. This study aims to find out what factors are related to the high number of traffic accidents in students in the city of Surakarta. This type of research is quantitative with cross sectional design, primary data collection using a questionnaire. The population in this study were all high schools in the city of Surakarta, as many as 36 high schools with proportionate stratified random sampling technique with a sample of 400 samples. Tests on the data analysis of this study used the chi square statistical test. The results of this study found that there was no relationship

between knowledge and safety riding behavior in high school students in Surakarta with a value ($p=0.680 > 0.05$). while the relationship between attitude and safety riding behavior in high school students in the city of Surakarta showed a relationship with the value ($p=0.03 < 0.05$) so that it can be concluded that attitude is an important component to change safety riding behavior in high school students in the city of Surakarta so as to reduce the number of road traffic accidents, especially in the city of Surakarta.

Keywords: Knowledge and Attitude, Safety Riding Behavior, High School Students

1. PENDAHULUAN

World Health Organisation (WHO) mengungkapkan bahwa 48% korban yang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas merupakan usia produktif 15 - 44 tahun (Riyadiana, 2009). Data Badan Pusat Statistik (2015) menunjukkan bahwa angka kecelakaan yang paling banyak adalah sepeda motor dengan jumlah 98,88 juta unit atau 81,5%. Indonesia menjadi negara ketiga di Asia dengan total kematian akibat kecelakaan lalu lintas sebesar 38.279 pada tahun 2015 (Situmorang, 2016).

Menurut data kementerian perhubungan selama tahun 2016 terjadi sebanyak 106.573 kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia. Sebanyak 73,9% melibatkan sepeda motor. Dirjen perhubungan darat Budi Setiyo, lebih dari 175 ribu sepeda motor mengalami kecelakaan dan sebagian besarnya berada pada rentang usia 15-60 tahun. Pelajar dengan usia rentang 10-19 tahun menjadi korban urutan kedua. Pada tahun 2016 jumlah korban dengan rentang usia 10-19 tahun mencapai 14.214 orang. Dilihat dari latar belakang pendidikannya, korban kecelakaan dengan pendidikan SMA sebanyak 138.995 siswa pada tahun 2017. Jawa Tengah sendiri merupakan Provinsi peringkat ke dua tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi se-Indonesia. Peringkat pertama dipegang oleh provinsi Jawa Timur dengan tingkat kecelakaan tertinggi se-Indonesia. Terutama kasus kecelakaan sepeda motor sebagai penyumbang terbesar kecelakaan di Indonesia. Hal ini sebanding dengan jumlah kendaraan sebanyak 13,673,908 unit sepeda motor berdasarkan data Mabes Polri per 1 Januari 2018.

Berdasarkan data yang didapat dari direktorat lalu lintas Polda Jawa Tengah, Resor Kota Surakarta diketahui bahwa korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan pendidikan terdapat 740 kasus laka lantasi siswa SMA Sedreajat sebagai korban laka lantasi, sedangkan terjadi 681 kasus lakalantasi siswa SMA Sedreajat sebagai pelaku laka lantasi Kota Surakarta per 1 Januari- 30 November 2018. Pada tahun 2018 per 1 Januari - 30 November 2018 diketahui terjadi kecelakaan lalu lintas 740 pada siswa SMA Sedreajat. Dari kasus laka lantasi pada 1 Januari- 30 November 2018 diantaranya terdapat 48 kasus meninggal dunia, 2 kasus luka berat, dan 690 kasus luka ringan. Tentunya fakta tersebut tidak boleh di pandang sebelah mata mengingat besarnya jumlah kasus dan dampaknya. (Polres Surakarta)

Pengetahuan dan sikap dalam berkendara sangat dibutuhkan karena banyak pengendara yang mengalami nearmiss (hampir celaka) ataupun accident (kecelakaan), dari 10 pengendara 70% diantaranya pernah mengalami accident (kecelakaan) dan 90% dari accident tersebut didahului dengan terjadinya nearmiss (hampir celaka). Hal tersebut disebabkan karena tindakan pengendara yang tidak aman (unsafe act) dan juga kondisi yang tidak aman (unsafe condition). Memperhatikan besarnya potensi dan angka kejadian kecelakaan yang di timbulkan oleh sepeda motor, maka perlu adanya pencegahan yaitu dengan menerapkan safety riding awareness atau kesadaran berkendara yang aman bagi pengendara sepeda motor (Ariwibowo, 2013)

2. METODE

Penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif analitik dengan rancangan cross sectional atau potong lintang. Data penelitian ini diambil pada suatu waktu dan tidak diikuti dalam kurun waktu tertentu berikutnya. penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara variabel bebas yaitu pengetahuan dan sikap, terhadap variabel terikat yaitu perilaku safety riding pada siswa SMA di kota Surakarta. Dapat menjadi referensi untuk berbagai pihak sebagai dasar pembuatan program dan pengambilan kebijakan, dan juga untuk peneliti lain yang dilakukan di luar kota Surakarta. Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 1 april-

10 mei 2019. Populasi pada penelitian ini yaitu 31 SMA dari 36 SMA di kota Surakarta, SMA yang tidak diteliti yaitu SMA AL-Abidin Bilingual Boarding, SMA AL-Azhar Syifa Budi Solo, SMA AL-Muayyad Surakarta, SMA MTA Surakarta yang berstatus asrama atau boarding school, dan SMA 2 kristen yang sudah di tutup bulan april tahun 2019. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik proportionate stratified random sampling. Jumlah sampel yang diperoleh pada penelitian ini sebanyak 400 sampel.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Karakter Responden

Berdasarkan hasil wawancara menggunakan kuisioner yang telah dilakukan kepada siswa SMA di Kota Surakarta sebanyak 400 responden, maka dapat diketahui gambaran karakteristik responden yang meliputi pengetahuan, sikap, perilaku, dan pengalaman. Hasil distribusi frekuensi responden tersebut dapat dilihat pada Tabel 1 sebagai berikut:

Tabel 1. Karakteristik Responden		
Karakteristik Responden	n	%
Usia		
16	101	25,3 %
17	294	73,5 %
18	5	1,3 %
Jenis Kelamin		
Laki-laki	105	26,3 %
Perempuan	295	73,8 %
jumlah	400	100 %

Sumber: Data Primer Terolah April 2019

Berdasarkan Tabel 1, distribusi frukuensi karakteristik responden berdasarkan jenis kelompok usia yang paling banyak yaitu kelompok usia 17 tahun dengan jumlah 294 orang (73,5%), dan kelompok usia paling rendah yaitu 18 tahun yaitu 5 orang (1,3%). Berdasarkan kelompok jenis kelamin diketahui bahwa untuk jenis kelamin wanita berjumlah 295 orang (73,8%) dan pria berjumlah 105 orang (26,3%).

3.2 Analisis Univariat

3.2.1. Pengetahuan

Pada Tabel dibawah dapat diketahui distribusi frukuensi responden berdasarkan tingkat pengetahuan, sebagai berikut:

Tabel 2. Variabel Tingkat Pengetahuan

Tingkat Pengetahuan	Jumlah	Persentase (%)
Rendah	154	38,5
Tinggi	246	61,5
Total	400	100

Sumber: Data Primer Terolah April 2019

Berdasarkan Tabel 2, dapat diketahui bahwa dari 400 responden, menunjukkan hasil sebanyak 154 responden (38,5%) ber pengetahuan rendah, dan sebanyak 246 responden (61,5%).

3.2.2. Sikap

Pada Tabel dibawah dapat diketahui distribusi frukuensi responden berdasarkan sikap, sebagai berikut:

Tabel 3. Variabel Sikap

Sikap	Jumlah	Persentase (%)
Buruk	182	45,5
Baik	218	54,5
Total	400	100

Sumber: Data Primer Terolah April 2019

Berdasarkan Tabel 3, dapat diketahui bahwa dari 400 responden, menunjukkan hasil yang memiliki sikap buruk sebanyak 182 responden (45,5%), dan sebanyak 218 responden (54,5%) memiliki sikap baik.

3.2.3. Perilaku *safety riding*

Pada Tabel dibawah ini dapat diketahui distribusi frukuensi responden berdasarkan perilaku *safety riding*, sebagai berikut:

Tabel 4. Variabel Perilaku

Perilaku	Jumlah	Persentase (%)
Tidak Aman	177	44,3
Aman	223	55,8

Total	400	100
--------------	-----	-----

Sumber: Data Primer Teroleh April 2019

Berdasarkan Tabel 4, dapat diketahui bahwa dari 400 responden, menunjukkan hasil sebanyak 177 responden (44,3%) memiliki perilaku tidak aman, dan sebanyak 223 responden (55,8%) memiliki perilaku aman.

3.3 Analisis Bivariat

Analisis bivariat dilakukan untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan antara variabel dependen (pengetahuan dan sikap) dengan variabel independen (perilaku) diketahui hasil sebagai berikut:

Variabel	Perilaku <i>Safety Riding</i>						P value
	Tidak Aman		Aman		total		
	n	%	n	%	n	%	
Pengetahuan							
Rendah	66	42,9	88	57,1	154	100	0,593
tinggi	111	45,1	135	54,9	246	100	
Sikap							
Buruk	66	36,3	116	63,7	182	100	0,005
Baik	111	50,9	107	49,1	218	100	

Sumber: Data Primer Teroleh April 2019

3.3.1 Hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* siswa SMA

Sebuah perilaku dapat berlangsung lebih lama apabila didasari dengan pengetahuan yang baik (Notoatmodjo, 2007). Sebagian besar pengetahuan diperoleh dari indera pendengaran (telinga) dan indera penglihatan (mata). Pengetahuan seseorang terhadap objek mempunyai tingkat atau intensitas yang berbeda-beda. Begitu pula pada siswa SMA di Kota Surakarta yang mayoritas memiliki pengetahuan berkendara yang tinggi yaitu 246 responden (61,5%), dan memiliki pengetahuan yang rendah sebanyak 154 responden (38,5%).

Hasil uji statistik menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kota Surakarta dengan nilai p-value $0,680 > 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa pengetahuan tidak memiliki pengaruh terhadap perilaku *safety riding* pada siswa SMA. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian widyastuti (2018) dengan nilai $p= 0,507$, dan juga sejalan dengan penelitian Utari (2009) dengan nilai $p=0,236$, dan juga

sejalan dengan penelitian yang dilakukan Asdar, dkk (2013) dengan nilai $p=0,18$. Pengetahuan tinggi yang dimiliki oleh siswa disebabkan karena siswa pernah mendapatkan penyuluhan terkait *safety riding* yang diberikan oleh pihak Satuan Polisi Lalu Lintas (Satlantas) di sekolah serta sangat mendasar dan mudah dipahami oleh siswa sebagai contoh rambu rambu yang di gunakan di Indonesia begitu jelas dan mudah di pahami oleh setiap orang.

Dari hasil analisis didapatkan sebenarnya siswa telah mengetahui hal-hal terkait pelaksanaan *safety riding*, namun secara praktiknya (implementasinya) masih banyak yang melanggar aturan yang sudah ada, seperti melanggar rambu-rambu lalu lintas, tidak menggunakan helm, mengendarai motor yang tidak standar, serta tidak melengkapi surat-surat kendaraan bermotor, belum memiliki izin dll. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa dari fakta yang didapat bahwasanya Para siswa masih tergolong dalam pengetahuan tingkat kedua, yaitu tahu dan memahami, belum sampai di tingkatan aplikasi, analisis, sintesis dan evaluasi, sehingga dugaan peneliti bahwa terjadinya kejadian kecelakaan yang terjadi dikarenakan siswa hanya melaksanakan pengetahuan di tingkat kedua. Hal ini mencerminkan bahwa responden yang memiliki pengetahuan yang tinggi belum memahami maksud dan tujuan dari perilaku *safety riding*, sehingga tidak diterapkan dalam kehidupan sehari-hari dan responden masih belum peduli terhadap tindakan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Kesadaran keselamatan berkendara harus di bangun sejak dini, membangun kesadaran keselamatan berkendara pada siswa SMA sangat penting sejak dini, hal ini akan berdampak besar kedepanya. Ketika kesadaran keselamatan berkendara sejak dini sudah ditanamkan pada siswa akan menjadi kebiasaan yang positif. Kebiasaan positif keselamatan berkendara yang dilakukan sejak dini akan berdampak pada penurunan angka kecelakaan lalu lintas sekarang dan masa depan. Kebiasaan keselamatan berkendara yang baik sejak dini kelak akan menjadi budaya yang baik pula. Ketika budaya yang baik ini dilakukan, maka secara otomatis akan mempengaruhi aspek keselamatan berkendara pada siswa.

Hubungan pengetahuan terhadap perilaku *safety riding* pada siswa SMA dikota Surakarta juga dipengaruhi oleh beberapa faktor, salah satunya Dilihat dari distribusi usia. Responden penelitian diketahui memiliki rentang usia 16-18 tahun. menurut WHO remaja adalah penduduk dalam rentang usia 10-19 tahun, artinya responden yang di teliti semuanya tergolong remaja. Perkembangan emosi pada remaja ditandai dengan emosi yang tidak stabil dan penuh gejolak. Pada masa remaja emosi siswa bisa berubah dengan sangat cepat, berdasar hasil penelitian di Chicago oleh Mihalyi and Reed Larson. Pengaruh pengetahuan dengan perilaku pada usia remaja juga memiliki pengaruh yang besar akan tetapi lebih mengarah kepada perilaku negatif, perkembangan emosi pada remaja mempengaruhi pengetahuan terhadap perilaku, hal ini dikarenakan masa remaja adalah masa mencari jati diri. Setelah di dalam di dapatkan juga di pengaruhi oleh beberapa faktor yaitu, tingkat kesadaran keselamatan yang masih rendah terhadap perilaku berkendara. Menurut Notoadmodjo (2003), jika perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan dan kesadaran, maka perilaku tersebut bersifat sementara atau tidak akan berlangsung lama.

Pengetahuan yang dimiliki siswa SMA di Kota Surakarta belum mampu merubah perilaku yang ada pada siswa tersebut. Perilaku yang ada pada siswa ini bisa saja dirubah, tentunya dengan bebragai usaha yang dilakukan, mulai dari lingkungan keluarga siswa itu sendiri, sebagai contoh orang tua senantiasa mencontohkan hal-hal baik kepada anaknya dengan bersikap *safety riding*. Hal ini akan berdampak lebih besar apabila dari pihak sekolah juga ikut serta memberikan nasihat serta pengawasan kepada siswanya dalam berperilaku *safety riding* berupa bekerja sama dengan pihak terkait seperti Polisi Lalu Lintas untuk senantiasa memberikan pengetahuan, pemahaman, contoh dan pengawasan yang baik kepada siswa didiknya.

Program sosialisasi keselamatan berkendara yang dilakukan oleh pihak berwajib merupakan salah satu upaya yang baik dalam membangun pengetahuan siswa terhadap keselamatan berkendara pada siswa. Pemberian sosialisasi keselamatan berkendara juga harus diikuti dengan pelaksanaan pengawasan yang

baik pula. Tentunya dengan dilakukan pengawasan oleh pihak kepolisian di jalan raya secara tidak sengaja menuntut para siswa untuk mentaati segala aturan yang berlaku, hal ini bisa kita lihat di jalan raya bahwasanya para siswa yang melewati jalan raya yang ada polisinya membuat para siswa lebih mentaati aturan berkendara. Sehingga pengawasan yang baik oleh polisi di jalan raya merupakan salah satu upaya yang efektif dalam membangun perilaku selamat berkendara bagi seluruh pengendara khususnya siswa SMA di Kota Surakarta.

3.3.2 Hubungan Sikap dengan Perilaku *Safety Riding* pada siswa SMA di Kota Surakarta.

Sikap yang dilakukan oleh setiap individu sangatlah berpengaruh terhadap perilaku individu. Pengaruh tersebut terletak pada individu itu sendiri terhadap respon yang ditanggapinya, kecenderungan individu untuk melakukan tindakan dipengaruhi oleh berbagai faktor bawaan dan lingkungan sehingga menimbulkan perilaku. Sikap dan perilaku sering dikatakan berkaitan erat juga memperlihatkan adanya hubungan antara sikap dengan perilaku.

Siswa SMA di Kota Surakarta yang memiliki sikap baik yang tinggi yaitu 218 responden (54,5 %) dan memiliki sikap yang rendah sebanyak 182 responden (45,5%). Hasil statistik dengan uji *Chi-square* menunjukkan bahwa siswa SMA di Surakarta bersikap baik dengan perilaku *safety riding* secara aman lebih rendah yaitu 107 responden (49,1%) dan bersikap baik dengan perilaku *safety riding* tidak aman sebanyak 111 responden (50,9%), sedangkan siswa yang bersikap buruk dengan perilaku *safety riding* secara aman sebanyak 116 responden (63,7%), dan bersikap buruk dengan perilaku *safety riding* secara tidak aman sebanyak 66 responden (36,3%). Maka hasil uji statistik menunjukkan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kota Surakarta dengan nilai $p\text{-value } 0,03 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa sikap memiliki peran tinggi dalam perilaku *safety riding* pada siswa SMA. Hasil penelitian ini sejalan yang dilakukan Azizah, M,H (2016) dengan nilai $p=0,03$, dan Asdar, Rismayanti, sidik (2013) dengan nilai $p=0,005$,

Tanpa adanya etika berlalu lintas, mungkin kita tidak bisa membayangkan, pasti sering terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Kejadian ini disebabkan kurangnya tenggang rasa antar pengguna jalan, pengemudi cenderung egois ingin cepat sampai. Jika hal ini dibiarkan terus-menerus, maka angka kecelakaan akan semakin meningkat (Rahardjo, 2013:37). Adanya hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* dikarenakan sikap merupakan salah satu komponen yang membentuk kecenderungan tindakan, dengan mengubah sikap maka cenderung lebih memudahkan mengubah perilaku seseorang dalam berlalu lintas. Yang perlu disadari oleh para siswa adalah bahwasanya ketika berkendara di jalan terdapat penggunaan jalan lain yang juga bersama-sama menggunkanya untuk kepentingan masing-masing, hal ini menimbulkan adanya sikap yang di aplikasikan dalam bentuk etika berlalu lintas dengan mematuhi aturan.

Seseorang yang mempunyai latar belakang pendidikan yang baik akan bersikap disiplin terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku. Dalam kaitannya dengan pengemudi, pengemudi dengan pendidikan yang memadai akan dapat memberikan keputusan-keputusan yang preventif terhadap kondisi lingkungan sekitar saat mengemudi, lebih mementingkan umum atau keselamatan orang lain, dan sekaligus menjaga keamanan diri (Rifal, 2015:4).

Para siswa tentunya seseorang yang berpendidikan, namun disisi lain sebagian siswa tidak bersikap *safety riding ketika* mengendarai sepeda motor, misalnya mengendarai sepeda motor secara ugal-ugalan, mengendarai motor dibawah umur, menggunakan knalpot motor yang tidak standar, tidak melengkapi kendaraan bermotor sesuai aturan seperti spion, tidak menggunakan helm, menggunakan Hp saat berkendara, sehingga hal kecilpun akan sangat berdampak besar apabila siswa tidak bersikap *safety riding*. Disini peran pihak berwajib tentunya harus selalu mengawasi agar bisa menurunkan resiko kecelakaan di jalan raya, salah satunya melakukan siaga, di setiap pos polisi yang berada di jalan raya, serta membuat hukuman yang dapat memberikan efek jera kepada pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas sehingga dapat mencegah terjadinya kerugian.

4. PENUTUP

Dari penelitian ini didapatkan bahwa Ada hubungan antara variabel sikap responden dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA dikota Surakarta dengan dengan nilai (p-value 0,03)) sehingga dapat di simpulkan bahwa sikap merupakan komponen penting untuk merubah perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kota Surakarta sehingga dapat menurunkan angka kecelakaan lalu lintas dijalan raya khususnya di Kota Surakarta. Dan tidak ada hubungan antara variabel pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA dikota Surakarta dengan nilai (p-value 0,680) Hal ini mencerminkan bahwa responden yang memiliki pengetahuan yang tinggi belum memahami maksud dan tujuan dari perilaku *safety riding*, sehingga tidak diterapkan dalam kehidupan sehari-hari dan responden masih belum peduli terhadap tindakan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Bagi Pihak Sekolah Pihak sekolah dapat bekerjasama dengan kepolisian untuk meningkatkan kampanye aman berkendara terutama kepada pelajar-pelajar melalui kegiatan *police go to school* seperti memberikan pemahaman, penyuluhan, sosialisasi, pelatihan, dan lain sebagainya untuk meningkatkan pemahaman dan kesadaran pelajar tentang pentingnya perilaku *safety riding*. Pihak sekolah bekerjasama dengan pihak kepolisian untuk dapat melakukan pengecekan secara rutin kelengkapan instrumen kendaraan roda dua, seperti kondisi kendaraan, kelengkapan atribut kendaraan dll. Pihak sekolah bekerjasama dengan pihak kepolisian untuk memfasilitasi pelajar-pelajar yang sudah cukup umur agar dapat memperoleh SIM C sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Diharapkan kepada orang tua untuk lebih meningkatkan pengawasan kepada anak-anaknya seperti memberikan nasihat dan teguran kepada. Pelajar dengan tujuan agar pelajar dapat memperhatikan *safety riding* dalam berkendara. Memberikan contoh perilaku yang menerapkan tindakan *safety riding* dalam berkendara. Tidak memberikn izin untuk mengendarai kendaraan jika anak-anak belum mempunyai surat izin mengemudi untuk berkendara dijalan raya.

Diharapkan kepada pihak polisi agar terus melakukan sosialisasi *safety riding* pada siswa SMA serta memberikan pemahaman kepada siswa SMA

tentang berkendara dan resiko dibalik pentingnya *safety riding* pada siswa. Diharapkan kepada pihak Kepolisian untuk lebih siaga dalam mengawasi lalu lintas di jalan raya. Diharapkan kepada pihak polisi untuk menepati masing masing pos polisi lalu lintas di kota Surakarta.

Kepada pelajar yang belum memiliki SIM diharapkan untuk memperoleh SIM dengan mengikuti prosedur yang telah ditetapkan agar sesuai dengan peraturan yang berlaku. Meningkatkan kepedulian dan kesadaran tentang pentingnya berperilaku *safety riding* dalam berkendara untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Bagi Peneliti Lainnya

Kepada peneliti selanjutnya diharapkan dapat meneliti lebih lanjut faktor yang berhubungan (jenis kendaraan,) dengan perilaku *safety riding* serta melakukan penelitian lebih lanjut untuk dapat mengetahui faktor yang paling berpengaruh terhadap perilaku *safety riding*.

DAFTAR PUSTAKA

- Ariwibowo, R. (2013). *Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik. Jurnal Kesehatan Masyarakat 2013*. Vol 2:1.
- Asdar, Dkk. (2013). *Perilaku Safety Riding pada Siswa Sma di Kabupaten Pangkep*. Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Hasanudin Makasar.
- Badan Pusat Statistik Jawa Tengah. (2015). *Banyaknya Kecelakaan Lalu Lintas, Korban dan Nilai Kerugiannya di Wilayah Polda Jawa Tengah Tahun 2015*. Diakses: 16 oktober 2018. <http://jateng.bps.go.id/index.php/linkTabelStatis/899>
- Notoatmodjo, S. (2003). *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Notoatmodjo, S. (2007). *Promosi Kesehatan Dan Ilmu Perilaku*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Rahardjo, R. (2013). *Tertib Berlalu Lintas*. Yogyakarta: Shafa Media.
- Rifai, dkk. (2015). *Faktor Resiko Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan lalu Lintas Pada Pengemudi Bus P.O Jember Inda*. Artikel Ilmiah Mahasiswa.

- Riyadina, W. (2009). *Profil Cidera Akibat Jatuh, Kecelakaan Lalu Lintas, Dan Terluka Benda Tajam/Tumpul Pada Masyarakat Indonesia*. Vol.1.1. 2009: 1-11.
- Situmorang, Ria. (2016). WHO: *Angka Kecelakaan Lalulintas di Indonesi Tertinggi Se-Asia*. Diakses: 16 Desember 2018 <http://entertainment.analisadaily.com/read/who-angka-kecelakaan-lalulintas-di-indonesia-tertinggi-se-asia/240063/2016/05/29>
- Utari, G. C. (2009). *Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi Dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Di Universitas Gunadarma Bekasi*. Skripsi Ilmiah: Jakarta. Program Studi Kesehatan Masyarakat Fakultas Kedokteran Dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- WHO. (2011). *A Decade Of Action For Road Safety: A Brief Planning Document*. Diakses: 2 desember 2018. http://www.who.int/roadsafety/Decade_of_action.pdf.
- Widyastuti, N. (2018). *Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku safety riding Pada Pengendara Ojek Online Di Surakarta*. Fakultas Ilmu Kesehatan, Universitas Muhammadiyah Surakarta.