

FAKTOR-FAKTOR KEPATUHAN PENGGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI SAAT BERKENDARA MOTOR BAGI MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA

**Salda Eka Yunita Prasetya; Mitoriana Porusia
Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Kesehatan,
Universitas Muhammadiyah Surakarta**

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa di jalan raya yang tidak disangka dan tidak disengaja dimana kendaraan bermotor bertabrakan dengan benda lain dan mengalami kerusakan, kecelakaan ini menimbulkan kerugian yang dapat mengakibatkan kematian, cedera, dan kerugian harta benda. Faktor dari kepatuhan penggunaan Alat Pelindung Diri berkendara motor antara lain pengetahuan, sikap dan kejadian kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara pengetahuan, sikap, kejadian kecelakaan dengan kepatuhan penggunaan Alat Pelindung Diri berkendara motor pada mahasiswa FH UMS. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional*. Populasi penelitian ini berjumlah 1302 dengan sampel yang digunakan sebanyak 297 responden. Teknik sampling menggunakan *proportional stratified random sampling*. Pengumpulan data menggunakan kuesioner lewat *google form*. Uji statistik dilakukan dengan koefisien kontingensi. Hasil penelitian bahwa terdapat hubungan antara variabel pengetahuan dengan kepatuhan penggunaan Alat Pelindung Diri berkendara motor (0,013), sedangkan variabel sikap dan kejadian kecelakaan tidak memiliki hubungan dengan kepatuhan penggunaan Alat Pelindung Diri berkendara motor dengan *p-value* masing-masing bernilai (0,818) dan (0,294). Kesimpulan penelitian yakni pengetahuan dan sikap mahasiswa sudah baik namun belum patuh terhadap kepatuhan penggunaan Alat Pelindung Diri berkendara motor.

Kata Kunci: pengetahuan, sikap, kejadian kecelakaan lalu lintas, penggunaan APD

Abstract

A traffic accident is an unexpected and unintentional road event where a motor vehicle collides with another object and is damaged, this accident causes losses that can result in death, injury, and property loss. Factors of compliance with the use of motorcycle riding Personal Protective Equipment include knowledge, attitude and the incidence of traffic accidents. This study aims to analyze the relationship between knowledge, attitudes, and the incidence of accidents with compliance with the use of Personal Protective Equipment for motorcycle riding among FH UMS students. This research is a quantitative study with a cross sectional approach. The population of this study amounted to 1302 with a sample of 297 respondents. The sampling technique used proportional stratified random sampling. Data collection using a questionnaire via google form. Statistical tests were carried out with the contingency coefficient. The results showed that there was a relationship between the knowledge variable and compliance with the use of Personal Protective Equipment for motorcycle riding (0,013), while the attitude variable and the incidence of accidents had no

relationship with compliance with the use of Personal Protective Equipment for motorcycle riding with a p-value of (0.575) and (0.294) respectively. The conclusion of the study is that the knowledge and attitude of students are good but not yet obedient to compliance with the use of Personal Protective Equipment for motorcycle riding.

Keywords: knowledge, attitude, traffic accident, PPE use

1. PENDAHULUAN

Pada era globalisasi ini manusia tidak dapat dipisahkan dari penggunaan transportasi dalam kehidupan sehari-hari. Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi mendorong tingkat pertumbuhan kendaraan yang semakin meningkat dan berdampak positif dalam mensejahterakan kehidupan manusia. Meningkatnya penggunaan kendaraan juga memiliki dampak negatif di jalan raya, seperti menimbulkan kemacetan lalu lintas dan meningkatkan angka kecelakaan lalu lintas.

Data *Global Safety Report* World Health Organization 2018 menunjukkan bahwa sebanyak 1.354.840 juta pengguna jalan meninggal karena kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, di Indonesia sendiri kecelakaan lalu lintas pada tahun 2018 terjadi sebanyak 109.215 dan terjadi peningkatan pada tahun 2019 menjadi 116.411. Kendaraan roda dua atau sepeda motor merupakan kendaraan yang sangat berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Kecelakaan kendaraan roda dua menyebabkan lebih banyak cedera yang tidak sengaja hingga menyebabkan kematian karena mereka tidak terlindungi oleh struktur kendaraan (Cheng et al., 2015). Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah, angka kecelakaan di Kota Surakarta sepanjang tahun 2018-2021 terjadi sebanyak 3.635 kasus dengan total korban meninggal 229 orang, korban luka berat 1 orang, dan korban luka ringan 3.832 orang.

Manusia menjadi faktor penyebab kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh adanya pelanggaran lalu lintas, seperti berkendara dibawah umur, tidak menggunakan helm ketika berkendara, berkendara sambil menggunakan telepon genggam, berkendara melebihi batas kecepatan, tidak memperhatikan markah jalan, dan melanggar rambu lalu lintas (Enggarsasi, 2017). Mahasiswa seringkali berangkat ke kampus tidak memakai helm dengan alasan jarak yang dekat, mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi karena takut terlambat, hingga melawan arus agar menghemat waktu. Padahal jalanan memiliki resiko bahaya yang cukup tinggi dan mengancam keselamatan nyawa pengendara.

Berdasarkan survei pendahuluan didapatkan hasil 57% dari 100% mahasiswa patuh menggunakan APD helm saat berkendara dari tempat tinggal menuju ke kampus, sedangkan 43% mahasiswa lainnya tidak patuh karena berkendara dari tempat tinggal menuju ke kampus tidak menggunakan helm. Dari data tersebut terbukti bahwa masih kurangnya kepatuhan mahasiswa dalam

memakai APD ketika berkendara, selain itu setiap mahasiswa Fakultas Hukum sudah seharusnya memiliki pemahaman yang lebih baik tentang peraturan hukum serta sanksi yang akan didapat sehingga sudah semestinya mahasiswa Fakultas Hukum lebih mematuhi peraturan hukum di jalan raya. Oleh karena itu, jelas bahwa tingkat pengetahuan hukum seseorang tidak menjamin bahwa mereka akan mematuhi aturan hukum yang berlaku sehingga masih terdapat faktor–faktor lain yang dapat menyebabkan pelanggaran lalu lintas. Atas dasar permasalahan tersebut, penulis tertarik untuk meneliti tentang hubungan pengetahuan, sikap, kejadian kecelakaan dengan kepatuhan menggunakan APD saat berkendara motor bagi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta.

2. METODE

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional*. Penelitian ini dilakukan pada bulan September 2023 – Desember 2023 pada mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta dengan populasi sebanyak 1302. Sampel yang digunakan sebanyak 297 responden. Teknik pengambilan sampel menggunakan metode *proportional stratified random sampling*. Teknik pengumpulan data menggunakan kuesioner yang dibagikan melalui link *google form*. Variabel terdiri dari Variabel bebas (Pengetahuan, Sikap, Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas) dan Variabel terikat (Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara Motor). Uji statistik yang digunakan yaitu uji Univariat dan Bivariat (koefisien kontingensi) dengan tingkat kepercayaan 95% ($\alpha = 0,05$).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil

3.1.1 Karakteristik Responden

Tabel 1. Karakteristik Responden

	Frekuensi	
	n	(%)
Jenis Kelamin		
Laki-Laki	139	46,8
Perempuan	158	53,2
Angkatan (Tahun Masuk)		
2019	65	21,9
2020	76	25,6
2021	78	26,3
2022	78	26,3
Tempat Tinggal		
Kost/Kontrakan	189	63,6
Rumah	108	36,4

Jarak Tempuh		
< 5 KM (Kilo Meter)	172	57,9
5-10 KM (Kilo Meter)	105	35,4
>10 KM (Kilo Meter)	20	6,7

Berdasarkan tabel karakteristik responden menunjukkan bahwa jenis kelamin responden sebagian besar adalah perempuan sebanyak 158 responden (53,2%), sementara itu responden dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 139 orang (46,8%). Pada variabel angkatan (tahun masuk), menunjukkan bahwa responden angkatan 2019 sebanyak 65 responden (21,9%), angkatan 2020 sebanyak 76 responden (25,6%), angkatan 2021 dan 2022 sebanyak 78 responden (26,3%)

Pada variabel tempat tinggal menunjukkan bahwa sebagian besar responden bertempat tinggal di kost atau kontrakan yaitu sebanyak 189 responden (63,6%), sementara itu responden yang bertempat tinggal di rumah sebanyak 108 responden (36,4%). Pada variabel jarak tempuh, sebagian besar responden memiliki jarak tempuh dari tempat tinggal menuju ke kampus < 5 KM (Kilo Meter) yaitu sebanyak 172 responden (57,9%).

3.1.2 Analisis Univariat

Tabel 2. Hasil Uji Univariat

Variabel	Frekuensi	
	n	(%)
Pengetahuan		
Kurang Baik	56	18,9
Baik	241	81,1
Sikap		
Kurang Baik	142	47,8
Baik	155	52,2
Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas		
Tidak Pernah	130	43,8
Pernah	167	56,2
Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara		
Tidak Patuh	241	81,1
Patuh	56	18,9

Berdasarkan tabel 2, dapat diketahui bahwa mayoritas responden memiliki pengetahuan dengan kategori baik sebanyak 241 responden (81,1%), sikap dengan kategori baik sebanyak 155 responden (52,2%), responden yang pernah mengalami kejadian kecelakaan lalu lintas sebanyak 167 responden (56,2%), dan responden yang tidak patuh menggunakan APD berkendara sebanyak 241 responden (81,1%).

3.1.3 Analisis Bivariat

Tabel 3. Hubungan Pengetahuan, Sikap, Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas dengan Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara Motor

Variabel	Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara Motor				Jumlah		<i>p-value</i>
	Tidak Patuh		Patuh		N		
	n	%	n	%			
Pengetahuan							
Kurang Baik	52	92,9	4	7,1	56	100	0,013
Baik	189	78,4	52	21,6	241	100	
Total	241	81,1	56	18,9	297	100	
Sikap							
Kurang Baik	116	81,7	26	18,3	142	100	0,818
Baik	125	80,6	30	19,4	155	100	
Total	241	81,1	56	18,9	297	100	
Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas							
Tidak Pernah	109	83,8	21	16,2	130	100	0,294
Pernah	132	79,0	35	21,0	167	100	
Total	241	81,1	56	18,9	297	100	

Berdasarkan hasil analisis hubungan pada tabel 3 dapat diketahui bahwa mayoritas responden memiliki pengetahuan baik sebanyak 241 responden, namun sebanyak 189 responden (78,4%) tidak patuh dalam penggunaan APD berkendara dan 52 responden (21,6%) lainnya patuh dalam penggunaan APD berkendara. Hasil analisis diperoleh *p value* 0,013 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan kepatuhan penggunaan APD berkendara motor pada mahasiswa Fakultas Hukum UMS.

Pada variabel sikap, mayoritas responden memiliki sikap baik yaitu 155 responden, namun sebanyak 125 responden (80,6%) tidak patuh dalam penggunaan APD berkendara dan 30 responden (19,4%) lainnya patuh dalam penggunaan APD berkendara. Hasil analisis diperoleh *p value* 0,818 ($p > 0,05$) yang berarti H_a ditolak dan H_0 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara sikap dengan kepatuhan penggunaan APD berkendara motor pada mahasiswa Fakultas Hukum UMS.

Sedangkan mayoritas responden pernah mengalami kejadian kecelakaan yaitu sebanyak 167 responden, terdapat 132 responden (79%) tidak patuh dalam penggunaan APD berkendara dan 35 responden lainnya (21%) patuh dalam penggunaan APD berkendara. Hasil analisis diperoleh *p value* 0,294 ($p > 0,05$) yang berarti H_a ditolak dan H_0 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa tidak ada

hubungan antara pengalaman kejadian kecelakaan dengan kepatuhan penggunaan APD berkendara motor pada mahasiswa Fakultas Hukum UMS.

3.2 Pembahasan

3.2.1 Hubungan Pengetahuan dengan Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara

Berdasarkan hasil uji statistik yang telah dilakukan menunjukkan bahwa nilai p value 0,013 ($p < 0,05$). Oleh sebab itu, dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak yang berarti terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan dengan kepatuhan penggunaan APD berkendara motor. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Lestari (Lestari & Gustiana, 2022) bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan penggunaan helm dengan nilai p value 0,002 dimana $p < 0,05$. Selain itu penelitian ini didukung oleh penelitian Mindiharto (Mindiharto & Rohmatul Ummah, 2023) yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan kepatuhan safety riding pada pengemudi ojek dengan p value 0,008 ($p < 0,05$). Hasil dari penelitian (Heryono et al., 2020) juga menunjukkan bahwa terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan dengan kepatuhan safety riding pada remaja dengan p value 0,018 ($p < 0,05$).

Penggunaan APD berkendara motor bagi mahasiswa masih sering diabaikan dan masih banyak mahasiswa yang tidak mematuhi. Menurut Lestari, responden yang memiliki pengetahuan tinggi tetapi tidak menggunakan helm dapat disebabkan pada saat menggunakan helm tidak pas dengan ukuran kepala, seperti ukuran helm yang terlalu besar atau terlalu kecil sehingga menciptakan suasana yang tidak nyaman saat menggunakan helm, sedangkan responden yang memiliki nilai pengetahuan rendah tetapi menggunakan helm disebabkan helm dapat menghindari debu dan pasir ketika bepergian jauh (Lestari & Gustiana, 2022). Hal ini juga sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Hasan (Hasan et al., 2023) bahwa penyebab utama tidak menggunakan helm ketika berkendara berkaitan dengan kenyamanan penggunaan helm, diantara 174 responden, 79 responden (45,40%) diantaranya menyatakan perasaan tidak nyaman saat menggunakan helm, 37 responden (21,26%) merasa sesak napas saat memakai helm diikuti dengan merasa panas (20,69%), keterbatasan penglihatan (17,82%), dan nyeri leher (8,62%). Oleh karena itu, pemilihan helm menjadi hal yang cukup penting, pemilihan helm dapat disesuaikan dengan ukuran kepala masing-masing penggunaannya sehingga dapat menciptakan perasaan nyaman pada saat menggunakan helm.

Hasil penelitian di lapangan menunjukkan sebanyak 21,6% responden yang memiliki pengetahuan baik dan patuh menggunakan APD ketika berkendara motor, hal tersebut disebabkan responden yang memiliki pengetahuan baik mengenai APD berkendara cenderung akan memahami

serta menerapkan penggunaan APD ketika berkendara. Sementara itu, dari hasil penelitian menunjukkan bahwa masih banyak responden yang memiliki pengetahuan baik namun tidak patuh dalam menggunakan APD berkendara yaitu sebanyak 78,4%. Hal ini tidak sejalan dengan Teori Green dalam penelitian Aulia yang menyatakan bahwa tidak selalu peningkatan pengetahuan menjadi penyebab perubahan perilaku, pengetahuan merupakan salah satu faktor penyebab perubahan perilaku namun bukan menjadi faktor yang paling kuat (Aulia et al., 2020). Hal tersebut yang menyebabkan responden yang telah memiliki pengetahuan baik masih tidak patuh dalam menggunakan APD berkendara sepeda motor karena pengetahuannya hanya sebatas tahu dan belum sampai pada tahap memahami dan mengaplikasikannya.

3.2.2 Hubungan Sikap dengan Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara

Berdasarkan hasil uji statistik yang telah dilakukan menunjukkan bahwa nilai p value 0,818 ($p > 0,05$). Oleh sebab itu, dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima yang berarti tidak terdapat hubungan signifikan antara sikap dengan kepatuhan penggunaan APD berkendara motor. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Ariffin dan Fadilah (Ariffin & Setapani, 2018; Fadilah et al., 2018) bahwa tidak terdapat hubungan antara sikap dengan penggunaan helm dengan nilai p value masing-masing 0,321 dan 0,125 yang dimana $p > 0,05$. Selain itu penelitian ini juga didukung oleh penelitian Srisantyorini (Srisantyorini et al., 2021) yang menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara sikap dengan safety riding dengan p value 2,712 dimana $p > 0,05$.

Hasil penelitian dilapangan menunjukkan bahwa sebanyak 172 responden (53,2%) memiliki jarak tempuh <5 KM dari tempat tinggal menuju kampus, sedangkan responden yang memiliki jarak tempuh 5-10 KM sebanyak 105 responden (35,4%), dan yang memiliki jarak tempuh >10 KM sebanyak 20 responden (6,7%). Dari hasil penelitian, dapat diketahui bahwa mayoritas responden memiliki jarak tempuh yang singkat yaitu <5 KM. Jarak tempuh merupakan faktor yang dapat mempengaruhi kepatuhan penggunaan APD berkendara, responden yang memiliki jarak tempuh dekat dengan kampus cenderung enggan menggunakan helm. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Widiasih (Widiasih, 2018) yang menunjukkan bahwa sebanyak 36 responden (58,06%) tidak mematuhi peraturan penggunaan helm karena jarak tempuh yang tidak jauh, penelitian yang sama juga dilakukan oleh Hasan (Hasan et al., 2023) yang menunjukkan bahwa diantara 174 responden, 109 responden (63%) menyatakan tidak menggunakan helm saat mereka melakukan perjalanan jarak dekat. Nimako (Nimako Aidoo et al., 2018) dalam penelitiannya juga mengungkapkan bahwa sebanyak 72 responden (27,3%) tidak menggunakan helm karena mereka tidak sedang dalam perjalanan jarak jauh.

Wilayah Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta bukan wilayah jalan raya sehingga tidak adanya polisi ataupun ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) yang membuat mahasiswa dengan jarak tempuh dekat enggan menggunakan helm karena merasa tidak akan kena tilang ataupun razia oleh kepolisian setempat. Penelitian yang telah dilakukan Kikkeri juga menyatakan bahwa jarangya pemeriksaan penggunaan helm oleh pihak polisi lalu lintas serta lemahnya penegakan hukum tentang helm mengakibatkan rendahnya angka kepatuhan penggunaan helm (Kikkeri et al., 2020). Selain itu jarak tempuh yang dekat ini juga membuat mahasiswa memiliki persepsi bahwa tidak akan terjadi kecelakaan pada saat mengendarai sepeda motor menuju kampus dikarenakan jarak yang dekat dan waktu yang ditempuh singkat, sehingga penggunaan APD berkendara cenderung diabaikan oleh mahasiswa.

3.2.3 Hubungan Kejadian Kecelakaan dengan Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara

Berdasarkan hasil uji statistik yang telah dilakukan menunjukkan bahwa nilai p value 0,249 ($p > 0,05$). Oleh sebab itu dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima yang berarti tidak terdapat hubungan signifikan antara pengalaman kejadian kecelakaan dengan kepatuhan penggunaan APD berkendara motor. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Mahdavi dan Nimako (Mahdavi Sharif et al., 2023; Nimako Aidoo et al., 2018) yang menunjukkan tidak terdapat hubungan antara pengalaman kejadian kecelakaan dengan penggunaan helm. Penelitian lain oleh Ghasemzadeh (Ghasemzadeh et al., 2017) juga menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan signifikan antara pengalaman kejadian kecelakaan dengan penggunaan helm dengan p value 0,280 dimana $p > 0,05$. Selain itu penelitian ini juga didukung oleh penelitian Syukri (Syukri et al., 2021) yang menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara pengalaman kejadian kecelakaan dengan penggunaan safety riding dengan p value 0,159 dimana $p > 0,05$.

Hasil penelitian lapangan menunjukkan bahwa sebanyak 119 responden (40,1%) pernah mengalami kejadian kecelakaan ringan, sedangkan responden yang pernah mengalami kejadian kecelakaan sedang sebanyak 45 responden (15,2%), dan yang pernah mengalami kejadian kecelakaan berat sebanyak 3 responden (1%). Berdasarkan item kuesioner tentang APD yang digunakan ketika mengalami kecelakaan lalu lintas didapati hasil bahwa mayoritas responden tidak menggunakan APD berkendara motor dengan lengkap ketika mengalami kecelakaan lalu lintas, mayoritas responden yang pernah mengalami kejadian kecelakaan lalu lintas mengalami jenis luka berupa tergores, lecet, lebam, dan keseleo. Jenis luka yang dialami mayoritas responden termasuk kedalam jenis luka ringan sehingga tidak menimbulkan cedera serius bagi yang mengalaminya. Hasil data penelitian lapangan didapatkan bahwa kebanyakan dari responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas tetap tidak patuh dalam menggunakan APD berkendara motor (79%), dari data

tersebut terbukti bahwa responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas tidak menjamin akan patuh menggunakan APD berkendara motor, selain itu hasil tersebut membuktikan bahwa responden tidak memiliki rasa trauma dikarenakan luka yang diakibatkan merupakan luka ringan.

Terdapat faktor yang dapat meningkatkan kepatuhan penggunaan APD berkendara yaitu melakukan razia pada mahasiswa yang tidak menggunakan helm ketika berkendara. Hal ini didukung oleh penelitian Widiasih (Widiasih, 2018) yang menyatakan bahwa sebanyak 12 (19,35%) responden tidak mematuhi peraturan penggunaan helm dikarenakan tidak terdapat polisi yang mengawasi ketika responden melintas. Selain razia, perlu juga diadakan sosialisasi guna memberikan kesadaran terkait pentingnya berkendara motor menggunakan APD agar responden tidak hanya sekedar tahu, namun juga dapat mengimplementasikan pengetahuannya terhadap pentingnya penggunaan APD. Pemberian sosialisasi dan razia ini sejalan dengan penelitian Aditama (Aditama, 2022), dalam upaya mengurangi kecelakaan lalu lintas dan peningkatan penggunaan helm maka harus melakukan beberapa upaya diantaranya yaitu upaya preventif dan upaya represif. Upaya preventif dilakukan dengan cara sosialisasi dengan tujuan memberikan pemahaman oleh pihak kepolisian setempat terkait tentang lalu lintas terutama tentang pentingnya penggunaan helm dalam berkendara sepeda motor, sedangkan upaya represif dapat dilakukan dengan mengadakan razia.

4. PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Mayoritas responden memiliki pengetahuan baik sebanyak 241 responden (81,1%), sikap baik sebanyak 151 responden (52,2%), responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 167 responden (56,2%), dan mayoritas responden tidak patuh dalam penggunaan APD berkendara sepeda motor sebanyak 241 responden (81,1%).
2. Terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan dengan kepatuhan penggunaan APD berkendara motor (0,013).
3. Tidak terdapat hubungan signifikan antara sikap dengan kepatuhan penggunaan APD berkendara motor (0,818).
4. Tidak terdapat hubungan signifikan antara pengalaman kejadian kecelakaan lalu lintas dengan kepatuhan penggunaan APD berkendara motor (0,294).
5. Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan bahwa variabel pengetahuan memiliki hubungan dengan kepatuhan penggunaan APD berkendara motor, sedangkan variabel sikap dan kejadian

kecelakaan lalu lintas masing-masing tidak memiliki hubungan dengan kepatuhan penggunaan APD berkendara motor.

4.2 Saran

Adapun saran dalam penelitian:

1. Kepada Mahasiswa Fakultas Hukum UMS

Mahasiswa diharapkan dapat memahami serta mempraktikkan aspek-aspek keselamatan berkendara (*safety riding*), terutama dalam hal mematuhi penggunaan APD berkendara sepeda motor ketika perjalanan jarak dekat maupun jarak jauh. Hal tersebut dikarenakan penggunaan APD ketika berkendara ini merupakan hal yang sangat penting untuk diterapkan guna melindungi kepala serta mengurangi risiko keparahan akibat kecelakaan lalu lintas.

2. Bagi Pihak Fakultas Hukum UMS

Pihak Fakultas Hukum UMS diharapkan dapat menyelenggarakan penyuluhan ataupun pelatihan mengenai keselamatan berkendara sebagai upaya perlindungan keselamatan ketika berkendara, penambahan wawasan serta peningkatan kepatuhan terhadap aspek-aspek keselamatan berkendara.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditama, R. (2022). Upaya Polisi Lalu Lintas Polres Tanjung Jabung Barat dalam Restorasi Fungsi Helm. *Wajah Hukum*, 6(2), 327. <https://doi.org/10.33087/wjh.v6i2.1086>
- Ariffin, S. M., & Setapani, M. N. A. (2018). Knowledge, attitude and practice regarding motorcycle helmet usage among secondary school students in Kuantan, Malaysia. *Journal of Occupational Safety and Health*, 15(1), 27–34. <http://irep.iium.edu.my/66465/>
- Aulia, S. N., Kurniawan, B., & Wahyuni, I. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online di Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 8(5). <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jkm/article/view/27937/24356>
- Badan Pusat Statistik. (2019). *Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi*. <https://www.bps.go.id/indicator/17/513/1/jumlah-kecelakaan-korban-mati-luka-berat-luka-ringan-dan-kerugian-materi.html>
- Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah. (2022). *Banyaknya Kecelakaan Lalu Lintas, Korban dan Nilai Kerugiannya di Wilayah Polda Jawa Tengah Tahun 2018 - 2021*. Banyaknya Kecelakaan Lalu Lintas, Korban dan Nilai Kerugiannya di Wilayah Polda Jawa Tengah Tahun 2018 - 2021. <https://jateng.bps.go.id/statictable/2015/02/09/899/banyaknya-kecelakaan-lalu-lintas-korban-dan-nilai-kerugiannya-di-wilayah-polda-jawa-tengah-tahun-2018-2021.html>
- Cheng, A. S. K., Liu, K. P. Y., & Tulliani, N. (2015). *Relationship Between Driving-violation Behaviours and Risk Perception in Motorcycle Accidents*. <http://dx.doi.org/10.1016/j.hkjot.2015.06.001>
- Enggarsasi, umi. (2017). Kajian Terhadap Faktor-Faktor Kecelakaan Lalu Lintas. *Perspektif*, 22(3), 228–237.
- Fadilah, D., Supriyanto, & Ginanjar, R. (2018). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Pemakaian Helm Pengendara Sepeda Motor Pada Pelajar Kelas X (Sepuluh). *Promotor: Jurnal Mahasiswa Kesehatan Masyarakat*, 1(1), 30. <http://ejournal.uika->

bogor.ac.id/index.php/PROMOTOR/article/view/1425

- Ghasemzadeh, S., Babazadeh, T., Allahverdipour, H., Sadeghi-Bazargani, H., & Kouzekanani, K. (2017). Cognitive-behavioral determinants of using helmet by motorcyclists in a rural community. *Journal of Transport and Health*, 6(December 2016), 548–554. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2017.04.007>
- Hasan, M. F., Mahmud, S. M. S., Raihan, M. A., Akter, A., & Bhattacharjee, A. (2023). Motorcyclist Safety Risk and Attitude to Using Helmet. *Journal of Engineering Science*, 13(2), 11–20. <https://doi.org/10.3329/jes.v13i2.63722>
- Heryono, D., Maslina, & Zainul, L. (2020). Hubungan Tingkat Pengetahuan Terhadap Kepatuhan Safety Riding Pada Remaja Di Sma Negeri 8 Balikpapan. *Identifikasi*, 6(2), 314–320.
- Kikkeri, N., Setty, H., Sukumar, G. M., Majgi, S. M., Goel, A. D., Sharma, P. P., & Anand, M. B. (2020). Prevalence and factors associated with effective helmet use among motorcyclists in Mysuru City of Southern India. *Environmental Health and Preventive Medicine*, 1–9.
- Lestari, R. R., & Gustiana, E. (2022). Hubungan Pengetahuan Dan Sikap Dengan Penggunaan Helm Sni Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Universitas Pahlawan Tuanku Tambusai Tahun 2022. *JURNAL NERS Research & Learning in Nursing Science*, 6, 42–46. <http://journal.universitaspahlawan.ac.id/index.php/ners>
- Mahdavi Sharif, P., Najafi Pazooki, S., Ghodsi, Z., Nouri, A., Ghoroghchi, H. A., Tabrizi, R., Shafieian, M., Heydari, S. T., Atlasi, R., Sharif-Alhoseini, M., Ansari-Moghaddam, A., O'Reilly, G., & Rahimi-Movaghar, V. (2023). Effective factors of improved helmet use in motorcyclists: a systematic review. *BMC Public Health*, 23(1), 1–25. <https://doi.org/10.1186/s12889-022-14893-0>
- Mindiharto, S., & Rohmatul Ummah, S. (2023). Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Kepatuhan Safety Riding pada Pengemudi Ojek Offline di Area Makam Sunan Giri Gresik. *Jurnal Kesehatan*, 16(2), 168–175. <https://doi.org/10.23917/jk.v16i2.2099>
- Nimako Aidoo, E., Bawa, S., & Amoako-Yirenkyi, C. (2018). Prevalence rate of helmet use among motorcycle riders in Kumasi, Ghana. *Traffic Injury Prevention*, 19(8), 856–859. <https://doi.org/10.1080/15389588.2018.1509072>
- Srisantyorini, T., Melinda Alpiani, A., Saputra, N., Murod Al-Barbasy, M., Bahri, S., & Sudin, M. (2021). Kesadaran Pengendara Terhadap Perilaku Aman Dalam Berkendara (Safety Riding) Sepeda Motor Pada Siswa-Siswi. *AN-NUR: Jurnal Kajian dan Pengembangan Kesehatan Masyarakat*, 1(2), 201–214.
- Syukri, M. S., Rahmah, A., Guspianto, G., & Faisal, F. (2021). Determinan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Daring di Kota Jambi. *Jik Jurnal Ilmu Kesehatan*, 5(1), 103. <https://doi.org/10.33757/jik.v5i1.383>
- Widiasih, N. P. S. (2018). Tinjauan Yuridis Terhadap Perilaku Pengguna Helm Di Universitas Haluoleo. *Jurnal Hukum Volkgeist*, 2(2), 105–118. <https://doi.org/10.35326/volkgeist.v2i2.106>
- World Health Organization. (2018). Global Status Report On Road Safety 2018. In *World Health Organization*.