

## Kesadaran Pengendara Terhadap Perilaku Aman Dalam Berkendara (*Safety Riding*) Sepeda Motor Pada Siswa-Siswi Sekolah Menengah Kejuruan “X” di Kota Tangerang Selatan

<sup>1</sup>Triana Srisantyorini, <sup>2</sup>Ana Melinda Alpiani, <sup>3</sup>Nazarwin Saputra, <sup>4</sup>Ma'mun Murod Al-Barbasy, <sup>5</sup>Syaiful Bahri, <sup>6</sup>Mahmudin Sudin

<sup>1</sup>Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Jakarta, <sup>2</sup>Rumah Sakit Universitas Islam Negeri “Syarif Hidayatullah” Jakarta,

<sup>3</sup>Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Jakarta, <sup>4</sup>Fakultas Ilmu Politik dan Ilmu Sosial, Universitas Muhammadiyah Jakarta, <sup>5</sup>Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Jakarta, <sup>6</sup>Universitas Muhammadiyah Jakarta

Jl. K.H. Ahmad Dahlan, Cirendeu, Ciputat, Tangerang Selatan, Banten 15419

Email : [trianasrisantyorini@yahoo.co.id](mailto:trianasrisantyorini@yahoo.co.id)

### **Abstrak**

*Di Indonesia korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas selalu berkaitan dengan meningkatnya jumlah kendaraan roda dua yang beroperasi. Data yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik Indonesia diketahui bahwa jumlah kendaraan roda dua di Indonesia 120.101.047 unit di tahun 2018 (BPS, 2019). Sedangkan Berdasarkan statistik Korlantas Polri, jumlah korban kecelakaan mencapai 28.238 orang pada periode 31 Desember 2018 sampai 31 Maret 2019. Tujuan Penelitian ini diketahuinya faktor-faktor penyebab masih tingginya angka kecelakaan lalu lintas khususnya pada remaja dan memberikan pengetahuan dalam berkendara yang aman menggunakan sepeda motor pada siswa-siswi SMK “X” Kota Tangerang Selatan agar dapat membantu menurunkan angka kecelakaan di Kota Tangerang Selatan. Metode penelitian yang digunakan ialah kuantitatif dengan desain studi cross sectional. Teknik pengambilan data menggunakan kuesioner sebagai alat ukur dengan jumlah responden sebanyak 110 siswa kelas IX. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel sikap memiliki hubungan yang signifikan (p-value 0,004) dengan perilaku berkendara aman. Variabel usia, jenis kelamin, pengetahuan, keterampilan mengemudi dan APD tidak memiliki hubungan dengan perilaku aman berkendara, sedangkan variabel sikap memiliki hubungan dengan perilaku aman berkendara. Saran dalam penelitian sangat diperlukan adanya sosialisasi terkait perilaku aman berkendara kepada siswa dan siswi di Sekolah Menengah Atas atau Sekolah Menengah Kejuruan.*

**Kata Kunci:** Perilaku, Aman, Berkendara, Sepeda Motor, Siswa/siswi

### **Abstract**

*In Indonesia, the death toll from a traffic accident is always related to the increasing number of two-wheeled vehicles operating. Data obtained from the Indonesian Central Statistics Agency is known that the number of two-wheeled vehicles in Indonesia was 120,101,047 units in 2018 (BPS, 2019). Whereas Based on the National Police Traffic Police statistics, the number of accident victims reached 28,238 people in the period 31 December 2018 to 31 March 2019. The purpose of this study is to know the factors that cause the high number of traffic accidents, especially in adolescents and provide knowledge in safe driving using motorbikes to students of SMK "X" in South Tangerang City in order to help reduce the number of accidents in South Tangerang City. The research method used is quantitative with cross sectional study design. The data collection technique used a questionnaire as a measurement tool with 110 respondents in grade IX. The results showed that the attitude variable has a significant relationship (p-value 0.004) with safe driving behavior. The variables of age, gender, knowledge, driving skills and PPE do not have a relationship with safe driving behavior, whereas the attitude variable has a relationship with safe driving behavior. Suggestions in the research are very much needed socialization related to safe driving behavior to students and students at the Middle School or Vocational High School.*

**Keywords:** Behavior, Safe, Driving, Motorcycle, Students

## **Pendahuluan**

Salah satu penyebab kematian di dunia adalah kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2015, *World Health Organization* (WHO) mempublikasikan sebuah laporan yakni *The Global Report on Road Safety* yang di dalamnya menyatakan sekitar 1,25 juta orang di dunia meninggal dunia pada tahun 2013 akibat kecelakaan lalu lintas jalan. Laporan ini menyatakan 90% kematian akibat kecelakaan lalu lintas di dunia terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah yang juga merupakan negara penyumbang 54% kendaraan di dunia (Nastiti, 2017).

WHO (*World Health Organization*) memperkirakan pada tahun 2020 kecelakaan jalan merupakan penyebab kematian tertinggi ketiga di seluruh dunia. Menurut data-data WHO (*World Health Organization*) yang bertajuk “*Youth and Road Safety*” diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian utama banyak yang terjadi pada penduduk berusia 10-24 tahun (Syam, 2013).

Di Indonesia korban meninggal dunia akibat dari kecelakaan lalu lintas selalu berkaitan dengan meningkatnya jumlah kendaraan roda dua yang beroperasi. Data yang diperoleh dari Ditjen Perhubungan Darat diketahui bahwa jumlah kendaraan roda dua di angka 83.390.073 unit di tahun 2013 dan meningkat menjadi 92.529.925 unit di tahun 2014. Sedangkan jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas di tahun 2013 adalah 26.416 orang dan di tahun 2014 meningkat menjadi 28.297 orang (Ditjen Perhubungan Darat, 2015).

Data kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015 di Kota Tangerang Selatan yaitu korban meninggal 17 orang, luka berat 48 orang dan luka ringan 31 orang. Pada tahun 2016 korban meninggal 61 orang, luka berat 121 orang, dan luka ringan 216 orang. Pada tahun 2017 korban meninggal 22 orang, luka berat 106 orang, dan luka ringan 199 orang.

Di seluruh dunia baik di negara-negara maju dan terlebih lagi di negara-negara berkembang, masalah kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang serius (Supiyono, 2018).

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda (Mahawati dan Jaka, 2013).

Penyebab dari kejadian kecelakaan bervariasi namun didominasi oleh kelalaian pengendara seperti mengendarai dengan kecepatan tinggi, kondisi motor yang tidak sesuai standar, mengendarai melawan arus, membelok tanpa menyalakan lampu sein,

hingga mengangkut lebih dari satu orang.

Berdasarkan perbandingan antara kecelakaan tunggal dengan kecelakaan yang melibatkan pihak lain yaitu 3:1, sehingga dapat diduga bahwa penyebab hampir seluruh kejadian kecelakaan dikarenakan praktik dari pengendara (Prima dkk, 2015).

#### Metode

Penelitian ini membahas tentang hal apa saja yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada siswa-siswi Sekolah Menengah Kejuruan Kelas 11

Tahun 2019 dengan menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan desain studi *cross sectional*. Penelitian *cross sectional* adalah jenis penelitian non-eksperimental dalam rangka mempelajari dinamika korelasi antara faktor-faktor risiko dengan efeknya yang berupa penyakit atau status kesehatan tertentu. Penelitian ini menggunakan kuesioner sebagai alat ukur dengan 110 responden.

#### Hasil

##### a. Analisis Univariat

##### a) Karakteristik Responden

#### Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Karakteristik Responden Siswa-Siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan Tahun 2019

Karakteristik Responden	Jumlah (n)	Presentase (%)
<b>1. Usia</b>		
16	20	18,7
17	87	81,3
<b>2. Jenis Kelamin</b>		
<b>Laki-laki</b>	49	45,8
<b>Perempuan</b>	58	54,2

Berdasarkan tabel diatas, dapat terlihat bahwa banyaknya

siswa-siswi yang berusia 16 tahun dengan 20 responden dan presentase 18,7% lebih sedikit dari yang berusia 17 tahun dengan 87 responden dan presentase 81,3%. Dan untuk jenis kelamin di dominasi oleh perempuan yaitu sebanyak 58 responden dengan presentase 54,2% sedangkan laki-laki hanya sebanyak 49 responden dengan presentase 45,8%.

#### b) Pengetahuan

##### **Distribusi Frekuensi Pengetahuan Responden Mengenai *Safety Riding* Berdasarkan Kategori Tingkat Pengetahuan Siswa-Siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan Tahun 2019**

<b>Pengetahuan</b>	<b>Jumlah (n)</b>	<b>Presentase (%)</b>
Tinggi	44	41,1
Rendah	63	58,9
Total	107	100

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa hasil analisis menunjukkan responden yang memiliki pengetahuan tinggi sebanyak 44 responden dengan presentase 41,1% dan rendah

sebanyak 63 responden dengan presentase 58,9%.

#### c) Sikap

##### **Distribusi Frekuensi Sikap Responden Mengenai *Safety Riding* Berdasarkan Kategori Tingkat Sikap Siswa-Siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan Tahun 2019**

<b>Sikap</b>	<b>Jumlah (n)</b>	<b>Presentase (%)</b>
Positif	55	51,4
Negatif	52	48,6
Total	107	100

Dari tabel diatas diketahui bahwa hasil analisis menunjukkan responden yang memiliki sikap positif sebanyak 55 responden dengan presentase 51,4% dan yang memiliki sikap negatif ada sebanyak 52 responden dengan presentase 48,6%.

**d) Keterampilan Mengemudi**

<b>Distribusi Responden Kategori Keterampilan Siswa-Siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan Tahun 2019</b>	<b>Frekuensi Berdasarkan Tingkat Mengemudi</b>	<b>Presentase</b>
<b>Keterampilan Mengemudi</b>	<b>Jumlah (n)</b>	<b>e (%)</b>
Baik	38	35,5
Tidak Baik	69	64,5
<b>Total</b>	<b>107</b>	<b>100</b>

Dari tabel diatas diketahui bahwa lebih banyak siswa-siswi yang baik dalam keterampilan mengemudi yaitu sebanyak 38 responden dengan presentase 35,5% sedangkan siswa-siswi yang tidak baik dalam keterampilan mengemudi ada sebanyak 69 responden dengan presentase 64,5%.

**e) Alat Pelindung Diri**

**Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kategori Alat Pelindung Diri Siswa-Siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan Tahun 2019**

<b>Alat Pelindung Diri</b>	<b>Jumlah (n)</b>	<b>Presentase (%)</b>
Ada	63	58,9
Tidak Ada	44	41,1
<b>Total</b>	<b>107</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel diatas

dapat disimpulkan bahwa siswa-siswi yang memiliki APD dalam berkendara ada sebanyak 63 responden dengan presentase 58,9% dan siswa-siswi yang tidak memiliki APD dalam berkendara ada sebanyak 44 responden dengan presentase 41,1%.

**f) Perilaku**

**Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kategori Perilaku *Safety Riding* Siswa-Siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan Tahun 2019**

Perilaku	Jumlah (n)	Presentase (%)
Aman	53	49,5
Tidak Aman	54	50,5
Total	107	100

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa perilaku siswa-siswi dengan perilaku aman dalam berkendara sebanyak 53 responden dengan presentase 49,5% sedangkan siswa-siswi yang berperilaku tidak aman dalam berkendara ada sebanyak 54 responden dengan presentase 50,5%.

**b. Bivariat**

**Hubungan Usia dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*) Pada Siswa-Siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan 2019**

Usia	Perilaku Berkendara				Total		P Value
	Aman		Tidak Aman		n	%	
	N	%	n	%	n	%	
16	13	65,0	7	35,0	20	100	
17	40	46,0	47	54,0	87	100	1,655
Jumlah	53	49,5	54	50,5	107	100	

Tabel diatas menunjukkan bahwa dari total 20 responden yang berusia 16 tahun ada sebanyak 13 responden (65,0%) yang berperilaku aman dalam berkendara, sedangkan yang berusia 17 tahun lebih tinggi yaitu 40 responden (46,0%) yang berperilaku aman dari total 87 responden. Hasil analisis statistik adalah  $p = 1,655$  ( $p < 0,05$ ).

Hasil ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara usia dengan perilaku aman dalam berkendara pada siswa-siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan.

**Hubungan Jenis Kelamin dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*) Pada Siswa-Siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan 2019**

Jenis Kelamin	Perilaku Berkendara						P Value
	Aman		Tidak Aman		Total		
	N	%	n	%	n	%	
Laki-laki	22	44,9	27	55,1	49	100	0,472
Perempuan	31	53,4	27	46,4	58	100	
Jumlah	53	49,5	54	50,5	107	100	

Tabel diatas menunjukkan bahwa dari total 49 responden yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 22 responden (44,9%) yang berperilaku aman dalam berkendara, sedangkan pada perempuan yaitu 31 responden (53,4%) yang berperilaku aman dalam berkendara dari total 58 responden. Hasil analisis statistik adalah  $p = 0,472$  ( $p < 0,05$ ).

Hasil ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara jenis kelamin dengan perilaku aman berkendara pada siswa-siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan.

**Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*) Pada Siswa-Siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan 2019**

Pengetahuan	Perilaku Berkendara						P Value	OR	95% CI
	Aman		Tidak Aman		Total				
	n	%	n	%	n	%			
Tinggi	21	47,7	23	52,3	44	100	0,013	0,885	1,912
Rendah	32	50,8	31	49,2	63	100			
Jumlah	53	49,5	54	50,5	107	100			

Tabel diatas menunjukkan bahwa dari total 44 responden yang berpengetahuan tinggi sebanyak 21 responden (47,7%) yang berperilaku aman dalam berkendara, sedangkan yang berpengetahuan rendah yaitu 32 responden (50,8%) yang berperilaku aman dalam berkendara dari total 63 responden.

Hasil analisis statistik adalah  $p = 0,013$  ( $p < 0,05$ ). Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku aman berkendara pada siswa-siswi

SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan.

**Hubungan Sikap dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*) Pada Siswa-Siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan 2019**

Sikap	Perilaku Berkendara				Total		P Value
	Aman		Tidak Aman		N	%	
	n	%	n	%			
Positif	32	58,2	23	41,8	55	100	2,712
Negatif	21	40,4	31	59,6	52	100	
Jumlah	53	49,5	54	50,5	107	100	

Tabel diatas menunjukkan bahwa dari total 55 responden yang memiliki sikap positif ada sebanyak 32 responden (58,2%) yang berperilaku aman dalam berkendara, dan yang memiliki sikap negatif yaitu sebanyak 21 responden (40,4%) yang berperilaku aman dalam berkendara dari total 52 responden. Hasil analisis statistik adalah  $p = 2,712$  ( $p < 0,05$ ).

Hasil ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku aman berkendara pada

siswa-siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan.

**Hubungan Keterampilan Mengemudi dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*) Pada Siswa-Siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan 2019**

Keterampilan Mengemudi	Perilaku Berkendara				Total		P Value
	Aman		Tidak Aman		n	%	
	n	%	N	%			
Baik	20	52,6	18	47,4	38	100	0,075
Tidak Baik	22	47,8	26	52,2	48	100	
Jumlah	53	49,5	54	50,5	107	100	

Tabel diatas menunjukkan bahwa dari total 38 responden yang memiliki keterampilan mengemudi baik ada sebanyak 20 responden (52,6%) yang berperilaku aman dalam berkendara, dan yang memiliki keterampilan mengemudi tidak baik yaitu sebanyak 33 responden (47,8%) yang berperilaku aman dalam berkendara dari total 69 responden. Hasil analisis statistik adalah  $p = 0,075$  ( $p < 0,05$ ).

Hasil ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara keterampilan mengemudi dengan



perilaku aman berkendara pada siswa-siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan.

**Hubungan Alat Pelindung Diri dengan Perilaku Aman Berkendara (*Safety Riding*) Pada Siswa-Siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan 2019**

APD	Perilaku Berkendara				Total		P Value	OR	95% CI
	Aman	%	Tidak Aman	%	n	%			
Ada	31	49,2	32	50,8	63	100	0,000	0,969	0,448 - 2,093
Tidak Ada	2	50,0	2	50,0	4	100			
Jumlah	33	49,5	34	50,5	67	100			

Tabel 5.18 menunjukkan bahwa dari total 63 responden yang memiliki APD ada sebanyak 31 responden (49,2%) yang berperilaku aman dalam berkendara, dan yang tidak memiliki APD yaitu sebanyak 22 responden (50,0%) yang berperilaku aman dalam berkendara dari total 44 responden. Hasil analisis statistik adalah  $p = 0,000$  ( $p < 0,05$ ).

Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara APD dengan perilaku aman berkendara pada siswa-

siswi SMK Waskito Kelas 11 Kota Tangerang Selatan.

**Pembahasan**

**1) Usia**

Dari hasil univariat didapatkan bahwa responden yang berusia 16 tahun sebanyak 20 responden (18,7%)

berperilaku aman dalam berkendara. Dan responden yang berusia 17 tahun sebanyak 87 responden (81,3%) berperilaku aman dalam berkendara.

Dari hasil bivariat dengan uji *chi-square* menunjukkan nilai *p-value* 1,655 ( $p \leq 0,05$ ), maka hasil ini menunjukkan tidak ada hubungan yang bermakna antara usia dengan perilaku aman dalam berkendara. Dan dari hasil bivariat di dapatkan bahwa responden yang berusia 17 tahun sebanyak 40 responden (46,0%) berperilaku aman dalam berkendara dari total 87 responden.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan teori Ariwibowo 2013:13 dalam Iskandar, 2015, yang menyatakan bahwa usia memiliki pengaruh penting terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas.

## 2) Jenis Kelamin

Berdasarkan hasil univariat menunjukkan bahwa responden dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 49 responden (45,8%) yang berperilaku aman dalam berkendara. Dan responden yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 58 responden (54,2%) yang berperilaku aman dalam berkendara.

Berdasarkan hasil bivariat dengan uji *chi-square* menunjukkan nilai *p-value* 0,472 ( $p \leq 0,05$ ), hasil ini pun menunjukkan tidak terdapatnya hubungan yang bermakna antara jenis kelamin dengan kecelakaan lalu lintas. Dan dari hasil bivariat di dapatkan responden perempuan sebanyak 31 responden (53,4%) yang berperilaku aman dalam berkendara dari total 58 responden.

Hasil penelitian ini sejalan dengan teori Huang dan Preston, 2004 dalam Permatasari, 2017 yang mengatakan bahwa kecelakaan lebih banyak terjadi pada laki-laki daripada perempuan dikarenakan mayoritas jumlah pengendara berjenis kelamin laki-laki.

## 3) Pengetahuan

Dari hasil univariat didapatkan bahwa responden dengan pengetahuan tinggi sebanyak 44 responden (41,1%) berperilaku aman dalam berkendara. Dan responden dengan pengetahuan rendah sebanyak 63 responden (58,9%) berperilaku aman dalam berkendara.

Dari hasil bivariat dengan uji *chi-square* menunjukkan nilai *p-value* 0,013 ( $p \leq 0,05$ ), maka hasil ini menunjukkan adanya hubungan yang bermakna antara pengetahuan dengan perilaku aman dalam berkendara. Dan dari hasil bivariat di dapatkan bahwa responden dengan pengetahuan rendah sebanyak 32 responden (50,8%) berperilaku aman dalam berkendara dari total 63 responden, sedangkan responden dengan pengetahuan tinggi lebih sedikit yaitu sebanyak 21 responden (47,7%) yang berperilaku aman dalam berkendara dari total 44 responden.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan teori nani (2009) dan Utari (2010) dalam Permatasari, 2017 yang menunjukkan bahwa apabila seseorang memiliki

pengetahuan yang lebih luas, berarti seseorang akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan.

#### 4) Sikap

Dari hasil univariat didapatkan bahwa responden dengan sikap positif sebanyak 55 responden (51,4%) berperilaku aman dalam berkendara. Dan responden dengan sikap negatif sebanyak 52 responden (48,6%) berperilaku aman dalam berkendara. Dari hasil bivariat dengan uji *chi-square* menunjukkan nilai *p-value* 2,712 ( $p \leq 0,05$ ), maka hasil ini menunjukkan tidak ada hubungan yang bermakna antara sikap dengan perilaku aman dalam berkendara. Dan dari hasil bivariat di dapatkan bahwa responden dengan sikap positif sebanyak 32 responden (58,2%) berperilaku aman dalam berkendara dari total 55 responden.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian sebelumnya (Mutiara, 2016) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara sikap dengan perilaku aman dalam berkendara.

#### 5) Keterampilan Mengemudi

Dari hasil univariat didapatkan bahwa responden dengan keterampilan mengemudi baik sebanyak 38 responden (35,5%) berperilaku aman dalam berkendara. Dan responden dengan keterampilan mengemudi tidak baik sebanyak 69 responden (64,5%)

berperilaku aman berkendara. Berdasarkan hasil bivariat dengan uji *chi-square* menunjukkan nilai *p-value* 0,075 ( $p \leq 0,05$ ), maka hasil ini menunjukkan tidak ada hubungan yang bermakna keterampilan mengemudi dengan perilaku aman dalam berkendara. Dan dari hasil bivariat di dapatkan bahwa responden dengan keterampilan mengemudi baik sebanyak 20 responden (52,6%) berperilaku aman dalam berkendara dari total 38 responden.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian (Syifa Narfarizy, 2017) bahwa tidak adanya hubungan antara keterampilan mengemudi dengan perilaku berkendara aman dengan  $p = 0,576$ .

#### 6) Alat Pelindung Diri

Dari hasil univariat didapatkan bahwa responden yang memiliki APD sebanyak 63 responden (58,9%) berperilaku aman dalam berkendara. Dan responden yang tidak memiliki APD sebanyak 44 responden (41,1%) berperilaku aman dalam berkendara. Dari hasil bivariat dengan uji *chi-square* menunjukkan nilai *p-value* 0,000 ( $p \leq 0,05$ ),

maka hasil ini menunjukkan ada hubungan yang bermakna keterampilan mengemudi dengan perilaku aman dalam berkendara. Dan bahwa responden yang memiliki APD sebanyak 31 responden (52,6%) berperilaku aman dalam berkendara dari dari total 63 responden.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian (Syifa Narfarizy, 2017) bahwa adanya hubungan antara alat pelindung diri dengan perilaku berkendara aman dengan  $p=0,038$ .

### **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan di Sekolah Mengah Atas Waskito dengan jumlah responden 110 orang mengenai analisis kesadaran pengendara terhadap perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada siswa-siswi SMK Waskito Kota Tangerang Selatan dapat disimpulkan :

- 1) Responden yang berusia 17 tahun sebanyak 87 responden dengan presentase 81,3% yang berperilaku aman. Dan pada variabel ini tidak ditemukan adanya hubungan antara usia dengan perilaku aman dalam berkendara dengan  $p\text{-value } 1,655$ .
- 2) Responden yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 58 responden yang berperilaku aman dengan presentase 54,2%. Dan pada variabel ini tidak ditemukan hubungan antara jenis kelamin dengan perilaku aman dalam berkendara dengan  $p\text{-value } 0,472$ .

$value 0,472$ .

- 3) Sebanyak 44 responden berpengetahuan tinggi dengan presentase 41,1% berperilaku aman dalam berkendara. Dan pada variabel ini ditemukan hubungan antara pengetahuan dengan perilaku aman dalam berkendara dengan  $p\text{-value } 0,013$ .
- 4) Responden pada variabel sikap positif sebanyak 55 responden dengan presentase 51,4% berperilaku. Aman dalam berkendara. Dan pada variabel ini tidak ditemukan hubungan antara sikap dengan diri dengan perilaku aman perilaku aman dalam berkendara dengan  $p\text{-value } 2,712$ .
- 5) Sebanyak 38 responden memiliki keterampilan mengemudi baik dengan presentase 35,5% berperilaku aman dalam. Dan pada variabel ini tidak ditemukan hubungan antara keterampilan mengemudi dengan perilaku aman berkendara dengan  $p\text{-value } 0,075$ .
- 6) Sebanyak 53 responden memiliki APD lengkap dengan presentase 49,5% berperilaku aman dalam berkendara. Dan pada variabel ini ditemukan hubungan antara alat

pelindung diri dengan perilaku aman berkendara dengan *p-value* 0,000.

### Saran

#### 1. Sekolah

Berdasarkan hasil penelitian, siswa-siswi yang berperilaku tidak aman ada sebanyak 54 responden dengan presentase 50,5%. Presentase ini masih tergolong tinggi, unntuk itu perlu dilakukan:

- a. Penyuluhan tentang bagaimana berperilaku aman dalam berkendara agar menjadi pengetahuan tambahan bagi siswa-siswi dan dapat membantu mengurangi angka kecelakaan lalu lintas di Kota Tangerang Selatan.
- b. Bekerjasama dengan pihak kepolisian ataupun dishub guna mendisiplinkan siswa-siswi dalam penggunaan alat pelindung diri setiap harinya.

#### 2. Mahasiswa

Diharapkan mahasiswa berperilaku aman dalam berkendara sepeda motor dan patuh terhadap peraturan lalu lintas agar dapat menjadi contoh bagi orang sekitarnya.

#### 3. Penelitian Selanjutnya

Melakukan penelitian secara mendalam mengenai permasalahan perilaku berkendara aman khususnya di kalangan remaja, karena masih tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang di dominasi remaja.

### Daftar Pustaka

1. Ditjen Perhubungan Darat, 2009, *Buku*

*Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia*, Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta

2. Mahawati, Jaka. 2013. *Analisis Penggunaan Handphone Saat Berkendara Terhadap Potensial Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja Di Semarang*. Semantik 13: 436 [Diakses pada 25 April 2019]. Available:<https://publikasi.dinus.ac.id/index.php/semantik/article/view/777>
3. Mutiara H,A. 2016. *Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa (Studi Pada Mmahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015)*. Skripsi. Semarang: Universitas Negeri Semarang.[Diakses pada 1 April 2019]. Available:<https://lib.unnes.ac.id/25674/1/6411411011.pdf>
4. Narfizri, Syifa. 2017. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) Pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Universitas Muhammadiyah Jakarta Kampus B Cempaka Putih Tahun 2017*. Skripsi. Jakarta: Universitas Muhammadiyah Jakarta.
5. Nastiti, Fadilah Andy. 2017. *Hubungan Antara Kepemilikan SIM C Dan Keikutsertaan Dalam Tes Pembuatan SIM Dengan Pengetahuan Berkendara Dan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Sidoarjo*. Skripsi. Surabaya: Universitas Airlangga.

6. Nur M.I. 2015. *Hubungan Antara Pengetahuan Dengan Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Siswa SMKN 3 Pekalongan Tahun Ajaran 2015/2016*. Skripsi. Semarang. Universitas Negeri Semarang. [Diakses pada 1 April 2019].  
Available: <https://lib.unnes.ac.id/27952/>
7. Permatasari, Amalia. 2018. *Gambaran Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pelajar SMA Dua Mei Ciputat Timur Tahun 2017*. Skripsi. Tangerang Selatan: Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatulla