

**HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN DAN SIKAP
DENGAN PRAKTIK *SAFETY RIDING* PADA REMAJA DI DESA
PRACIMANTORO KECAMATAN PRACIMANTORO
KABUPATEN WONOGIRI**



ARTIKEL ILMIAH
Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Mencapai
Derajat Sarjana Kesehatan Masyarakat

Oleh :
AISAH MARTIANINGSIH
NIM. 1951700077

PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT DAN ILMU KESEHATAN
UNIVERSITAS VETERAN BANGUN NUSANTARA SUKOHARJO
2024

HALAMAN PERSETUJUAN

**HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN DAN
SIKAP DENGAN PRAKTIK *SAFETY RIDING* PADA
REMAJA DI DESA PRACIMANTORO KECAMATAN
PRACIMANTORO KABUPATEN WONOGIRI**

Disusun Oleh :

AISAH MARTIANINGSIH
NIM. 1951700077

Telah Disetujui Untuk Diseminarkan Dihadapan Dewan Penguji Skripsi
Fakultas Kesehatan Masyarakat Dan Ilmu Kesehatan
Universitas Veteran Bangun Nusantara Sukoharjo
Pada Tanggal : 2 Januari 2021

Pembimbing I

Wartini, S.K.M., M.Sc

Pembimbing II

Dewi Puspito Sari, S.KM., M.K.M

Mengetahui
Kaprodj Kesehatan Masyarakat

Nine Elissa Maharani, S.K.M., M.Kes

HALAMAN PENGESAHAN

**HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN DAN
SIKAP DENGAN PRAKTIK *SAFETY RIDING* PADA
REMAJA DI DESA PRACIMANTORO KECAMATAN
PRACIMANTORO KABUPATEN WONOGIRI**

Disusun Oleh :

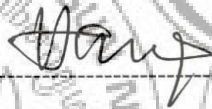
AISAH MARTIANINGSIH
NIM. 1951700077

Telah Dipertahankan Dihadapan Dewan Penguji Skripsi
Fakultas Kesehatan Masyarakat Dan Ilmu Kesehatan
Universitas Veteran Bangun Nusantara Sukoharjo
dan Diterima Untuk Memenuhi Persyaratan Mendapatkan
Gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat

Dewan Penguji

Tanda Tangan

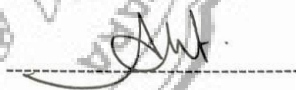
Wartini, S.K.M., M.Sc
Ketua Penguji



Dewi Puspito Sari, S.K.M., M.K.M
Penguji I



Farid Setyo Nugroho, S.K.M., M.Kes
Penguji II



Mengetahui
Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat dan Ilmu Kesehatan
Universitas Veteran Bangun Nusantara Sukoharjo




Wartini, S.K.M., M.Sc

**HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN DAN SIKAP
DENGAN PRAKTIK SAFETY RIDING PADA REMAJADI DESA
PRACIMANTORO KECAMATAN PRACIMANTORO
KABUPATEN WONOGIRI**

***The Relationship Between Knowledge and Attitudes and Safety
Riding Practices among Adolescents in Pracimantoro Village,
Pracimantoro District, Wonogiri Regency***

Aisah Martianingsih¹, Wartini², Dewi Puspito Sari³

Kesehatan Masyarakat, Universitas Veteran Bagun Nusantara Sukoharjo¹⁻³.
email: aisahmartianingsih222@gmail.com

ABSTRACT

Safety riding is a safe driving behavior that can help avoid traffic accidents. If safety riding is not implemented properly, it will cause both material and non-material losses in the form of accidents, minor injuries and serious injuries. Based on the results of a preliminary study with 10 teenagers, it was found that underage motorcyclists did not pay attention to driving safety because they went to school because of the lack of transportation and their parents were busy working. The aim of this research is to analyze the relationship between knowledge and attitudes and safety riding practices among teenagers in Pracimantoro Village, Pracimantoro District, Wonogiri Regency.

The research design uses analytical observational with a cross sectional approach. The population of this study were all teenagers aged 10-18 years. The sample for this research was 89 respondents, with a purposive sampling technique. This research instrument uses a questionnaire. Data analysis used the Chi Square test with a confidence level of 95%.

The research results based on the Chi Square test showed knowledge results (p value=0.000) and attitude results (p value=0.000). These results show that there is a relationship between knowledge and safety riding practices, and there is a relationship between attitudes and safety riding practices among teenagers in Pracimantoro Village, Pracimantoro District, Wonogiri Regency.

It is recommended that the village work together with the local police to socialize the importance of implementing safe riding practices for the safety of yourself and other riders.

**Keywords : knowledge, safety riding practices, teenagers
Literature : 36 (2009 – 2023)**

ABSTRAK

Safety riding merupakan perilaku mengemudi secara aman sehingga dapat membantu menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* apabila tidak diterapkan dengan baik akan menyebabkan kerugian baik materiil maupun non materiil berupa kecelakaan luka ringan dan luka berat. Berdasarkan hasil studi pendahuluan dengan 10 remaja ditemukan pengendara sepeda motor dibawah umur belum memperhatikan keselamatan berkendara dengan alasan pergi sekolah dikarenakan minimnya angkutan serta orang tua yang sibuk bekerja. Tujuan penelitian ini untuk menganalisis hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro Kecamatan Pracimantoro Kabupaten Wonogiri.

Desain penelitian menggunakan observasional analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Populasi penelitian ini seluruh remaja usia 10-18 tahun. Sampel penelitian ini sebanyak 89 responden, dengan Teknik pengambilan sampel secara *purposive sampling*. Instrumen penelitian ini menggunakan kuesioner. Analisis data menggunakan uji *Chi Square* dengan tingkat kepercayaan 95%.

Hasil penelitian berdasarkan uji *Chi Square* didapatkan hasil pengetahuan (p value=0,000) dan hasil sikap (p value=0,000). Hasil ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan praktik *safety riding*, dan ada hubungan antara sikap dengan praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri.

Disarankan untuk pihak desa bekerja sama dengan kepolisian setempat guna mensosialisasikan pentingnya menerapkan praktik *safety riding* guna keselamatan diri sendiri maupun pengendara lain.

Kata kunci : pengetahuan, praktik *safety riding*, remaja
Kepustakaan : 36 (2009 - 2023)

PENDAHULUAN

Era globalisasi kemajuan pembangunan perekonomian serta teknologi semakin meningkat, salah satunya dibidang transportasi dari tahun ketahun semakin canggih. Adanya kemajuan transportasi kini manusia semakin terbantu guna menjalankan aktivitas sehari-hari, misalkan menggunakan sepeda motor atau mobil saat menempuh perjalanan. Tetapi terdapat sisi yang kurang baiknya, karena semakin banyak manusia memakai kendaraan dampak yang kurang baik bisa terjadi. Contohnya seperti sekarang ini semakin banyak angka kecelakaan baik pengendara sepeda motor maupun mobil (Aulia et al, 2020).

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kecelakaan Lalu Lintas diartikan sebagai 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 (Peraturan Pemerintah RI, 2009).

Kecelakaan yang terjadi disebabkan berbagai faktor, yaitu bisa dari faktor manusia seperti mengantuk saat berkendara, pengemudi belum fasih dalam berkendara, kelelahan saat berkendara. Kemudian ada faktor kendaraan seperti tidak diceknya/ diservis dalam waktu yang lama. Faktor sarana prasarana seperti

jalan berlubang dan jalan bergelombang. Ada juga faktor lingkungan seperti saat hujan dan berkabut mengakibatkan jarak pandang terbatas (Fitri, 2023).

Perilaku mengemudi juga menjadi salah satu sebab adanya kecelakaan. Hal tersebut mengakibatkan pengemudi harus menyadari pentingnya *safety riding*. *Safety riding* merupakan perilaku mengemudi secara aman sehingga dapat membantu menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hal tersebut berkaitan dengan tata cara berkendara yang aman, perlengkapan yang harus dipakai saat berkendara, serta kondisi yang memungkinkan untuk mengemudi. Pada dasarnya *safety riding* ialah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengendara lain (Wulandari, 2017).

Menurut WHO, terdapat 1,19 juta orang yang terancam kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi dan penumpang pada tahun 2023. Terdapat 20 - 50 juta orang yang mengalami cedera hingga kecacatan. Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama yang menewaskan anak-anak, remaja, hingga dewasa antara usia 5 - 29 tahun. Data WHO tahun 2023 menunjukkan dua pertiga penduduk meninggal akibat kecelakaan lalu lintas terjadi pada usia kerja (18-59 tahun). Kecelakaan lalu lintas mengakibatkan lebih dari 90% kematian terjadi di negara yang berpendapatan rendah dan menengah. Menurut WHO angka kecelakaan lalu lintas yang tertinggi di Negara Afrika dan terendah di Negara Eropa (WHO, 2023).

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia merupakan masalah yang terus meningkat di setiap tahunnya. Tahun 2020, terjadi kecelakaan lalu lintas dengan kasus sejumlah 100.028 kasus dan meningkat menjadi 103.645 kasus tahun 2021. Jumlah korban yang meninggal pada tahun 2020 sejumlah 23.529 jiwa dan di tahun 2021 jumlah korban meninggal sebanyak 25.266 jiwa. Kendaraan jenis sepeda motor mengalami kenaikan cukup tinggi yaitu 4,62%, diikuti mobil serta penumpang dan mobil muat barang masing-masing 4,12% dan 3,94% (BPS, 2021).

Provinsi Jawa Tengah tercatat dengan jumlah kejadian kecelakaan yang tinggi. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik tahun 2020 kejadian kecelakaan berjumlah 21.396 jiwa dengan luka ringan sebanyak 24.495 jiwa sedangkan luka berat sebanyak 48 jiwa dan korban meninggal sebanyak 3.508 jiwa. Tahun 2021 kejadian kecelakaan di Jawa Tengah berjumlah 22.521 korban dari banyaknya kejadian. Korban dengan luka ringan sebanyak 25.847 jiwa, korban luka berat sebanyak 77 jiwa, dan korban meninggal dunia sebanyak 3.750 jiwa (BPS, 2021).

Menurut Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Jawa Tengah Resor Wonogiri menyebutkan tahun 2021 kecelakaan lalu lintas yang terjadi sebanyak 771 kejadian meningkat pada tahun 2022 jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami peningkatan dengan angka 1.314 kejadian. Jumlah 101 korban meninggal dunia dan 1.437 korban mengalami luka ringan. Kemudian faktor penyebab terjadinya kecelakaan tersebut masih tinggi disebabkan manusia mencapai angka 967 kasus, faktor sarana prasaranan (jalan) sejumlah 278 kasus, dan 69 kasus disebabkan oleh faktor lingkungan (cuaca) dengan total kerugian materiil sebanyak 1.007.750.000 (Satlantas Wonogiri, 2022).

Angka kecelakaan yang cukup tinggi sehingga Kecamatan Pracimantoro menempati angka ke tujuh dari 25 Kecamatan yang ada di Wonogiri dan hasil survei pendahuluan dengan kuesioner masih banyak ditemukan pengemudi sepeda motor di bawah umur dengan usia remaja (10-18 tahun) khususnya kalangan pelajar sudah

diperbolehkan mengendarai sepeda motor di jalan raya dengan alasan untuk pergi sekolah dan bermain, serta lokasi Desa Pracimantoro lumayan dekat dengan sekolah selain itu juga dekat dengan jalan raya sehingga dengan mudah remaja berkendara yang kurang memperhatikan keselamatannya dapat berpotensi tinggi menimbulkan kecelakaan.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan penulis dalam pelaksanaan penelitian adalah dengan menggunakan penelitian kuantitatif dengan deskriptif korelasi menggunakan pendekatan *cross sectional*. Populasi dalam penelitian ini sebanyak 795 orang. Jumlah sampel dalam penelitian ini ditentukan menggunakan rumus *slovin* adalah 89 remaja di Desa Pracimantoro. Metode pengambilan sampel yang digunakan adalah *purposive sampling*. Instrumen penelitian menggunakan lembar kusioner. Data diambil menggunakan kuesioner melalui analisis *chi square* dengan tingkat kepercayaan 95% ($\alpha = 5\%$).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil

1. Gambaran Umum Karakteristik Responden

Tabel. 1 Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden

Karakteristik Responden		Jumlah	Presentase %
Jenis Kelamin	Perempuan	46	51,7
	Laki-laki	43	48,3
Usia	13 tahun	3	3,4
	14 tahun	5	5,6
	15 tahun	5	5,6
	16 tahun	25	28,1
	17 tahun	28	31,5
	18 tahun	23	25,8
Usia Awal Berkendara	10 tahun	2	2,2
	11 tahun	1	1,1
	12 tahun	20	22,5
	13 tahun	25	28,1
	14 tahun	21	23,6
	15 tahun	19	21,3
	16 tahun	1	1,1
Kepemilikan SIM	Ya	19	21,3
	Tidak	70	78,7
Total		89	100%

Berdasarkan tabel 1 hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini berjenis kelamin Perempuan yaitu sebesar 51,7%, sedangkan responden yang berusia 17 tahun berjumlah 28 (31,5%), responden dengan usia awal berkendara remaja di usia 13 tahun (28,1%), sedangkan responden yang tidak memiliki SIM sebanyak 70 responden (78,7%).

2. Gambaran Umum Pengetahuan, Sikap, dan Praktik *Safety Riding*

Tabel. 2 Distribusi Frekuensi Pengetahuan, Sikap, dan Praktik *Safety Riding*

Variabel	Jumlah	Presentase %
Pengetahuan		
Baik	81	91
Kurang Baik	8	9
Sikap		
Positif	78	87,6
Negatif	11	12,4
Praktik <i>Safety Riding</i>		
Aman	81	91
Tidak Aman	8	9
Total	89	100

Berdasarkan tabel 2 dari jumlah responden 89, pada variabel pengetahuan menunjukkan sebanyak 91% termasuk dalam kategori pengetahuan baik. Pada variabel sikap 87,6% termasuk dalam kategori sikap positif. Variabel praktik *safety riding* menunjukkan responden dengan kategori praktik *safety riding* aman sebanyak 91%.

3. Hubungan antara pengetahuan dengan praktik *safety riding*

Tabel. 3 Hubungan antara pengetahuan dengan praktik *safety riding* pada remaja usia 10-18 tahun di Desa Pracimantoro

Pengetahuan	Praktik <i>Safety Riding</i>				Jumlah	OR	P value	CI 95%		
	Aman		Tidak aman					Lower	Upper	
	N	%	N	%						
Baik	77	95,1	4	4,9	81	100	19,250	0,000	3,475	106,647
Kurang Baik	4	50	4	50	8	100				

Berdasarkan tabel 3 menyatakan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan praktik *safety riding* pada remaja di Desa

Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri karena hasil nilai *p value* 0,000 sehingga $<0,05$. Orang yang memiliki pengetahuan kurang baik tentang *safety riding* memiliki risiko sebesar 19,250 kali melakukan praktik *safety riding* yang tidak aman dibanding orang yang memiliki pengetahuan baik. Artinya jika pengetahuan kurang baik kemungkinan kecelakaan yang akan terjadi lebih besar.

4. Hubungan sikap dengan praktik *safety riding*

Tabel. 4 Hubungan antara sikap dengan praktik *safety riding* pada remaja usia 10-18 tahun di Desa Pracimantoro

Sikap	Praktik <i>Safety Riding</i>				Jumlah		OR	P value	CI 95%	
	Aman		Tidak aman							
	N	%	N	%	N	%			Lower	Upper
Positif	75	96,2	3	3,8	78	100	20,833	0,000	3,980	109,063
Negatif	6	54,5	5	45,5	11	100				

Berdasarkan tabel 4 menyatakan bahwa ada hubungan antara sikap dengan praktik *safety riding* pada remaja usia 10-18 tahun di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri karena hasil nilai *p value* 0,000 sehingga $<0,05$. Orang yang memiliki sikap negatif tentang *safety riding* memiliki risiko 20,833 dibandingkan orang yang memiliki sikap positif tentang *safety riding*. Artinya orang yang memiliki sikap negatif tentang keamanan berkendara atau *safety riding* memiliki risiko yang besar kecelakaan dibanding orang yang memiliki sikap positif.

B. Pembahasan

1. Pengetahuan

Pengetahuan *safety riding* merupakan bekal yang harus dimiliki sebelum berkendara yang menekankan pada kemampuan, keterampilan pengendalian, mental serta sikap yang mana akan semakin baik seiring lama masa berkendara dan pengalaman berkendara. Pengetahuan *safety riding* akan membiasakan pengendara lebih hati-hati dan sadar untuk berkendara secara aman (Sibyan, 2018).

Hasil dari penelitian dengan jumlah responden 89 responden, menyatakan bahwa sebagian besar memiliki pengetahuan tentang *safety riding* kategori baik yaitu sebanyak 81 responden (91%), artinya banyak yang sudah mengetahui tentang berkendara dengan aman. Dari hasil analisis jawaban, poin yang sebagian besar dijawab benar oleh responden, terhitung 12 pernyataan yang $>76\%$ dijawab dengan benar. Beberapa pernyataan yang dijawab dengan benar merupakan pengetahuan mengenai cara mengurangi tingkat bahaya saat berkendara, berperilaku dengan baik agar tidak saling membahayakan, surat-surat kendaraan harus dibawa, pentingnya menggunakan helm, pentingnya menggunakan masker,

pentingnya memakai alat pelindung diri saat berkendara, larangan dalam berkendara, serta mematuhi aturan yang ada.

Pengalaman termasuk faktor penting yang dapat mempengaruhi pengetahuan seseorang. Pengalaman dapat diperoleh baik dari pengalaman pribadi maupun orang lain. Menurut Budiman dan Riyanto (2013) menyatakan pengalaman yang didapat diri sendiri dan terulang dapat menyebabkan terbentuknya pengetahuan, dan pengalaman masa lalu serta aspirasi untuk masa depan akan menentukan perilaku seseorang. Semakin berpengalaman seseorang maka akan semakin meningkat pula pengetahuan mengenai hal terkhusus terkait *safety riding*. Pengetahuan juga dapat dengan mudah diperoleh melalui internet. Kemudahan akses informasi di internet membuat generasi sekarang dapat informasi yang luas.

2. Sikap

Sikap ialah tindakan sesuai dengan persepsi. Sikap adalah kehendak sistem saraf untuk merespon. Sikap seseorang terhadap suatu obyek adalah perasaan mendukung (*favorable*), atau perasaan yang tidak mendukung/netral (*unfavorable*) terhadap obyek tertentu (Notoatmodjo, 2014).

Hasil dari penelitian dengan jumlah 89 responden menyatakan bahwa kategori sikap positif sejumlah 78 responden (87,6%). Kategori negatif sejumlah 11 responden (12,4%). Hasil tersebut dikatakan bahwa sikap tentang *safety riding* pada remaja usia 10-18 tahun di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri sebagian besar sudah baik dan dikatakan mengerti sikap tentang *safety riding* yang aman.

Faktor yang berpengaruh terhadap sikap seseorang yaitu media massa karena melalui media massa pesan akan disampaikan sehingga akan memberikan dasar dalam menilai sesuatu hal sehingga terbentuk sikap tertentu. Selanjutnya ada faktor pendidikan dan lembaga agama dari lembaga pendidikan dan lembaga agama sangat menentukan sistem kepercayaan sehingga akan mempengaruhi pembentuk sikap seseorang (Qljauza et al, 2021).

3. Praktik *safety riding*

Safety riding ialah sikap pengemudi yang aman yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan. *Safety riding* adalah dasar dari pelatihan berkendara aman yang tujuannya untuk keselamatan berkendara (Juwita et al, 2022). Melalui pelatihan keselamatan berkendara mengemudi diharapkan dapat meningkatkan kedisiplinan dalam berlalu lintas. Seperti seorang pengendara dengan praktik *safety riding* baik disertai sudah memiliki SIM maka dapat dikatakan sudah layak/trampil dalam berkendara (Triana Srisantyorini et al., 2021) Sebaliknya jika seorang pengendara dengan praktik *safety riding* kurang baik bisa dikatakan kurang layak berkendara atau belum terampil. Hasil penelitian terkait *safety riding* didapatkan bahwa responden sejumlah 89 responden diketahui perempuan sejumlah 46(51,7%) sedangkan laki-laki sejumlah 43 (48,3%).

Persyaratan mengemudi berdasarkan UU No 22 tahun 2009 pasal 81 menyatakan harus memenuhi persyaratan usia yaitu minimal usia 17 tahun. Hasil penelitian dengan 89 responden terkait praktik *safety riding*,

menyatakan bahwa mayoritas remaja yang berkendara masih dibawah umur yaitu usia 16 tahun sebanyak 25 responden (28,1%), usia 17 tahun sebanyak 28 responden (31,5%), usia 18 tahun sebanyak 23 responden (25,8%) sisanya usia 13-15 tahun. Responden dengan usia dibawah umur yang tetap berkendara beralasan bahwa berkendara penting untuk pergi sekolah dan bermain.

Persyaratan lain untuk menemudi di jalan berdasarkan UU No 22 Tahun 2009 pasal 77 menyatakan setiap orang yang mengemudi di jalan wajib memiliki SIM. Syarat lain untuk memiliki surat izin mengemudi sebagaimana Pasal 81 menyatakan harus berusia minimal 17 tahun, sudah memiliki KTP, mengisi formulir permohonan, memenuhi syarat sehat berupa memiliki surat sehat jasmani dan rohani, lulus ujian berupa ujian teori, ujian praktik, dan ujian keterampilan. Hasil dari penelitian dengan 89 responden tentang kepemilikan SIM, menyatakan bahwa yang sudah memiliki surat izin mengemudi sebanyak 19 responden sedangkan 70 responden menyatakan bahwa belum memiliki surat izin mengemudi. Hal ini dapat dikatakan sebagian besar responden belum memenuhi syarat untuk mengendarai sepeda motor.

Hasil dari penelitian terkait praktik *safety riding*, didapatkan dari kategori praktik *safety riding* aman sebanyak 81 responden (91%), sedangkan kategori praktik *safety riding* tidak aman sebanyak 8 responden (9%). Artinya sebagian besar responden sudah menerapkan keamanan berkendara dengan baik dan aman serta sudah paham dan mengerti akan pentingnya alat pelindung diri guna menekan angka kecelakaan baik untuk diri sendiri maupun orang lain.

4. Hubungan antara pengetahuan dengan praktik *safety riding*

Pengetahuan merupakan hal yang sangat penting untuk pembentukan perilaku. Perilaku didasari pengetahuan akan terarah dan konsisten. Pengetahuan adalah stimulus atau rangsangan guna membentuk tindakan atau sikap. Artinya sama dengan praktik *safety riding*, jika seseorang memiliki pengetahuan berlalu lintas yang baik dan tertib serta aman dalam berkendara akan menyebabkan praktik *safety riding* yang baik (Ummah et al., 2023).

Berdasarkan hasil analisis menggunakan *Chi-Square* menunjukkan bahwa remaja dengan pengetahuan baik dan praktik *safety riding* aman lebih besar sebanyak 77 responden (95,1%), sedangkan pengetahuan baik dan praktik *safety riding* tidak aman sebanyak 4 responden (4,9%), sedangkan remaja dengan pengetahuan kurang baik dan praktik *safety riding* aman sejumlah 4 responden (50%), dan remaja dengan pengetahuan kurang baik dan praktik *safety riding* tidak aman sejumlah 4 responden (50%). Maka hasil uji statistik menunjukkan ada hubungan yang positif dan signifikan antara pengetahuan dengan praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri karena hasil nilai *p value* 0,000 sehingga $< 0,05$. Berdasarkan hasil tersebut dalam penelitian ini maka H_0 ditolak dan H_a diterima sehingga hasil analisis

hubungan menunjukkan terdapat hubungan antara pengetahuan dengan praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan hasil survey pendahuluan dikarenakan faktor terjadinya kecelakaan tidak hanya dari faktor manusia melainkan ada faktor lain, antara lain faktor cuaca, faktor kendaraan, serta kondisi jalan. Kondisi jalan juga mempengaruhi kasus kecelakaan lalu lintas misalkan jalan berlubang, jalan rusak, jalan licin, jalan menikung, jalan yang kurang penerangannya, hal tersebut rawan menyebabkan kecelakaan (Fitri, 2023).

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya pada tahun 2021 yang dilakukan oleh Ricky Ridwan yang menyatakan bahwa adanya hubungan pengetahuan *safety riding* dengan sikap *safety riding* siswa jurusan teknik otomotif dengan nilai $p(\text{sig})=0,000 < \alpha=0,05$. Adanya hubungan antara pengetahuan dan *safety riding* karena semakin tinggi pengetahuan maka semakin baik praktik yang dilakukan (Wulandari, 2017).

Hasil penelitian ini searah dengan penelitian sebelumnya yang ditulis oleh Mawardani (2023) yang menyatakan ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pengemudi ojek online yang tergabung dalam Komunitas Baung Sepat 77 dengan hasil statistik $0,033 < \alpha=0,05$ (Annisaa Mawardani, 2023).

5. Hubungan antara sikap dengan praktik *safety riding*

Sikap adalah respon yang masih tertutup terhadap objek. Sikap dapat berkaitan dengan perilaku seseorang, hal ini dapat dilihat dari respon yang ditangkannya. Pengendara jika bersikap baik terhadap sesama pengendara maka akan meningkatkan keamanan dan kenyamanan sesama pengendara di jalan raya (Ridman, 2021).

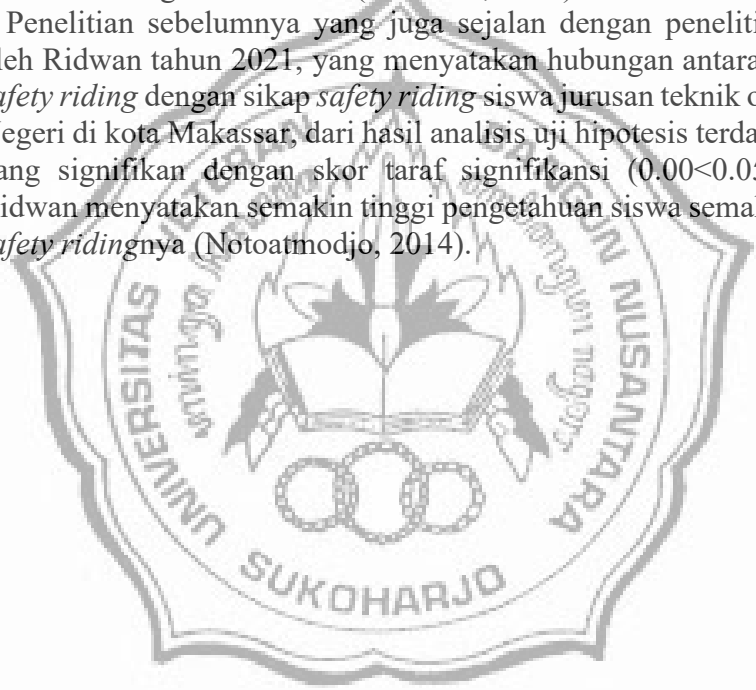
Dengan begitu sikap remaja sangat penting dalam menghargai setiap pengguna jalan. Sikap remaja usia 10-18 tahun di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri terhadap praktik *safety riding* dikatakan baik dimana hasil analisis statistik menunjukkan bahwa terdapat remaja dengan sikap positif terhadap praktik *safety riding* yang aman sebanyak 75 responden (96,2%), sedangkan sisanya remaja dengan sikap positif dan praktik *safety riding* tidak aman sebanyak 3 responden (3,8%), sedangkan remaja yang memiliki sikap negatif dan praktik *safety riding* aman sebanyak 6 responden (54,5%), dan sisanya remaja dengan sikap negatif dan praktik *safety riding* tidak aman sebanyak 5 responden (45,5%).

Hasil uji statistik menggunakan *Chi-Square* menunjukkan ada hubungan antara sikap dengan praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri. Dengan hasil nilai *p value* 0,000 sehingga $< 0,05$. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang ditulis oleh Taroreh et al tahun 2019, yang menunjukkan ada hubungan antara sikap dengan kepatuhan *safety riding*

dengan hasil penelitian yang di dapat yaitu nilai signifikan (*p-value*) sebesar 0,000 ($<0,05$). Adanya hubungan antara sikap dengan praktik *safety riding* karena sikap dapat membentuk tindakan (praktik) yang salah (Notoatmodjo, 2014). Penelitian sebelumnya yang searah dengan penelitian ini ditulis oleh Salmawati et al (2020) yang menyatakan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa SMA Negeri 5 Palu karena hasil statistik didapatkan 0,008 ($<0,05$) (Salmawati et al, 2020).

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan hasil survey pendahuluan dikarenakan faktor terjadinya kecelakaan tidak hanya dari faktor manusia melainkan ada faktor lain, antara lain faktor cuaca, faktor kendaraan, serta kondisi jalan. Kecelakaan juga dapat dipengaruhi cuaca, jika cuaca hujan atau berkabut maka jarak pandang pengendara terbatas serta jalan rusak dan jalan berlubang tidak terlihat (Fitri et al, 2023).

Penelitian sebelumnya yang juga sejalan dengan penelitian ini ditulis oleh Ridwan tahun 2021, yang menyatakan hubungan antara pengetahuan *safety riding* dengan sikap *safety riding* siswa jurusan teknik otomotif SMK Negeri di kota Makassar, dari hasil analisis uji hipotesis terdapat hubungan yang signifikan dengan skor taraf signifikansi ($0,00 < 0,05$). Penelitian Ridwan menyatakan semakin tinggi pengetahuan siswa semakin baik sikap *safety riding*nya (Notoatmodjo, 2014).



KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian di Desa Pracimantoro dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Sebagian besar pengetahuan remaja usia 10-18 tahun tentang praktik *safety riding* yaitu dari keseluruhan 89 remaja sebanyak 81 (91%) remaja yang memiliki pengetahuan yang baik tentang praktik *safety riding*.
2. Sikap responden dengan kategori sikap positif berjumlah 78 responden (87,6%), dan 11 responden (12,4%) masuk dalam kategori sikap negatif.
3. Praktik *safety riding* responden dengan kategori aman sejumlah 81 responden (91%), dan sejumlah 8 responden (9%) masuk dalam kategori tidak aman.
4. Ada hubungan antara pengetahuan dengan praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri, dengan $p\ value=0,000$.
5. Ada hubungan antara sikap dengan praktik *safety riding* pada remaja di Desa Pracimantoro, Kecamatan Pracimantoro, Kabupaten Wonogiri, dengan $p\ value=0,000$.

SARAN

1. Bagi di Desa Pracimantoro diharapkan remaja dapat meningkatkan pengetahuan dan sikap dengan cara berkerjasama dengan kepolisian setempat untuk memberikan sosialisasi karena hal tersebut dapat mempengaruhi praktik *safety riding*.
2. Bagi Kepolisian Resor Wonogiri diharapkan kepolisian setempat dapat memberikan edukasi atau sosialisasi terhadap remaja di Desa Pracimantoro tentang pentingnya menerapkan praktik *safety riding* yang aman.
3. Bagi Program Studi Kesehatan Masyarakat diharapkan penelitian ini dapat digunakan sebagai tambahan bacaan atau informasi terkait *safety riding*, serta diharapkan memberikan sosialisasi terhadap pentingnya kelengkapan berkendara.
4. Bagi Peneliti Selanjutnya diharapkan peneliti berikutnya dapat meneliti lebih lanjut dan dapat mengembangkan variabel-variabel tambahan lain seperti sarana prasarana, dukungan keluarga, dan peran teman sebaya yang berhubungan dengan praktik *safety riding*.

DAFTAR PUSTAKA

- Aulia, S. N. B. K. I. W. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Driver Ojek Online Di Kota Semarang. 8. <http://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jkm>
- Budiman, et al. (2013). *Kapita Selekta Kuesioner Pengetahuan dan Sikap dalam Penelitian Kesehatan*. Selemba Medika.
- BPS. (2021). *Jumlah Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Polda Jawa Tengah Tahun 2018-2021*.
- Farida Juwita, Novalia, & Ibnu Hanzahri. (2022). Peningkatan Pemahaman Safety Riding Kendaraan Bermotor Bagi Ibu-Ibu Di Kelurahan Langkapura, Kota Bandar Lampung. *Jurnal Pengabdian Masyarakat*, 2, 176–184.
- Fitri, N. H. T. S. S. (2023). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Roda Dua Di Kota Jambi.
- Peraturan Pemerintah RI. (2009). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PP No. 22 Tahun 2009). Pemerintah Indonesia. www.bphn.go.id
- Qljauza Wishnu Uzma, & Nur Ajmi Laila. (2021). Studi Pengalaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa. *Jurnal Ilmiah Kesehatan* , 20.
- Ridman, R. (2021). *Hubungan Antara Pengetahuan Safety Riding Dengan Sikap Safety Riding Siswa Jurusan Teknik Otomotif Smk Negeri Di Kota Makassar*.
- Satlantas Wonogiri. (2022). *Data Satuan Lalu Lintas Wonogiri*.
- Sibyan, A. (2018). Hubungan Antara Masa Berkendara Dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding. *Studi Kasus Pelajar Sma Negeri 5 Kota Tegal*, 19–20.
- Triana Srisantyorini, Ana Melinda Alpiani, Nazarwin Saputra, Ma'mun Murod Al-Barbasy, Syaiful Bahri, & Mahmudin Sudin. (2021). Kesadaran Pengendara Terhadap Perilaku Aman Dalam Berkendara (Safety Riding) Sepeda Motor Pada Siswa-Siswi Sekolah Menengah Kejuruan “X” di Kota Tangerang Selatan. *Jurnal Kajian Dan Pengembangan Kesehatan Masyarakat*, 1, 201–214. <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/AN-NUR>
- Ummah, S. R., Mindiharto, S., Masyarakat, P. K., Kesehatan, F., & Gresik, U. M. (2023). Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Kepatuhan Safety Riding Pada Pengemudi Ojek Offline Di Area Makam Sunan Giri Gresik. *Jurnal Kesehatan*, 16(2), 170–177. <https://doi.org/10.23917/jk.v16i2.2099>
- WHO. (2023). Road Traffic Injuries. *Road Traffic Injuries*.

Wulandari, Septi. S. Jayanti. , dan B. W. (2017). *Faktor-Faktor yan Berhubungan dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) Pada Kurir Pos Sepeda Motor Di Pt. Pos Indonesia Cabang Erlangga Semarang 2017.*

