

PENGETAHUAN, SIKAP DAN PERILAKU SISWA SLTA DALAM PENCEGAHAN KECELAKAAN SEPEDA MOTOR DI KOTA BEKASI

Knowledge, Attitudes and Behaviors of Senior High School Students in Preventing a motorbike Accident in Bekasi City

Mulyono Notosiswoyo¹

Pusat Teknologi Intervensi Kesehatan Masyarakat

Email: mulyono_babel@yahoo.co.id

Diterima: 3 Februari 2014; Direvisi: 18 Februari 2014; Disetujui: 3 Maret 2014

ABSTRACT

Traffic accidents are accidents that occur on the highway involving motor vehicles. The purpose of this study was to determine the knowledge, attitudes and behavior of the motorcycle accident prevention by high school students in Bekasi. The study used a cross sectional design in July - November 2010. Respondent was 250 high school students who have the motorcycle in Bekasi City. Data was collected by questionnaires and focus groups discussion. Data was analyzed using Chi-square test. Conclusion: most of the knowledge, attitude and behavior of the motorcycle accident prevention was good. The behavior of respondents in the prevention of motorcycle accidents is poor, such as used HP along riding motorcycles, not turning on the headlights, and still riding a motorcycle even though new take medication that causes drowsiness. Knowledge and attitudes significantly related to the behavior of the motorcycle accident prevention.

Keywords: *High school students, motorcycle accident, knowledge, attitudes, behaviors*

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas adalah kecelakaan yang terjadi di jalan raya dengan melibatkan kendaraan bermotor. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengetahuan, sikap dan perilaku Siswa SLTA dalam pencegahan kecelakaan sepeda motor di Kota Bekasi. Penelitian menggunakan desain *cross-sectional* dengan sampel 250 siswa SLTA di Kota Bekasi yang memiliki motor. Pengumpulan data siswa menggunakan kuesioner dan diskusi kelompok terarah bulan Desember 2010. Analisis data dilakukan dengan uji *Chi-square*. Kesimpulan: Persentase terbesar pengetahuan siswa, sikap dan perilaku siswa dalam pencegahan kecelakaan baik. Perilaku responden pada pencegahan kecelakaan lalu lintas masih buruk, seperti menggunakan HP saat mengendarai motor, tidak menyalakan lampu kendaraan dan mengkonsumsi obat-obatan saat mengendarai motor. Pengetahuan dan sikap berhubungan nyata dengan perilaku pencegahan kecelakaan sepeda motor.

Kata kunci: Siswa SLTA, kecelakaan sepeda motor, pengetahuan, sikap, perilaku

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak terduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau harta benda (UU. RI. No. 22 Tahun 2009).

Kejadian kecelakaan lalu lintas dari tahun ke tahun mengalami peningkatan dengan kerugian yang sangat besar, baik materiil maupun non materiil (Sukarmin, Y. 2005). WHO memprediksi pada tahun 2020 kecelakaan lalu lintas akan menempati urutan

ketiga penyebab kematian setelah penyakit jantung dan depresi (Subandriyo, T. 2006). Kerugian material yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas di luar biaya perawatan karena sakit sehingga kehilangan produktivitas, mencapai Rp 41,3 triliun per tahun atau sama dengan 3,1 persen dari produk domestik bruto Indonesia (Yahya, M. N. 2005). Maryoto mengemukakan bahwa korban kecelakaan lalu lintas sebagian besar laki-laki dengan usia 15- 40 tahun. Para korban kecelakaan lalu lintas sembilan puluh persen mengalami cacat seumur hidup

(*disability adjustment life years/ DALYs*) (Maryoto, A. 2004).

Studi Epidemiologi Cedera akibat Kecelakaan Lalu lintas di RSUD Dokter Soesilo Kabupaten Tegal menunjukkan bahwa korban cedera akibat kecelakaan sebagian besar berumur 16-45 tahun, jenis kelamin laki-laki, jenis kendaraan sepeda motor (Wahyu, 2007). Kondisi tersebut sungguh memprihatinkan dan menyedihkan. Meskipun keadaannya sudah sedemikian rupa, masyarakat kita pada umumnya masih kurang perhatian dengan keadaan tersebut. Tindakan preventif yang telah dilakukan Pemerintah untuk mengatasi kecelakaan lalu lintas antara lain disusunnya Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). POLRI juga sering melakukan operasi penindakan terhadap para pelanggar peraturan lalu lintas, serta memberikan penyuluhan pencegahan kecelakaan lalu lintas. Namun ternyata sejak diberlakukan UU lalu lintas pada tanggal 19 Desember 1993, pelanggaran lalu lintas masih banyak terjadi di jalan raya dan sebagai dampaknya banyak korban yang mengalami cedera.

Dalam upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas terutama sepeda motor, disamping program yang telah dilakukan oleh pemerintah, masyarakat diharapkan berperan serta melakukan upaya tersebut. Upaya-upaya yang dapat dilakukan masyarakat, misalnya dalam menggunakan sepeda motor remnya harus betul-betul baik, ban sepeda motor tidak gundul, kaca spion lengkap semua, lampu menyala dengan baik. Tidak kalah penting dalam upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas adalah perlunya berperilaku yang sesuai dengan aturan dan etika berlalu lintas di jalan raya. Siswa SLTA dewasa ini sebagian besar sebagai pemakai sepeda motor, baik untuk transportasi pergi kesekolah maupun keperluan sehari-hari.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis ingin mengetahui hubungan antara pengetahuan, sikap dan perilaku siswa SLTA dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas terutama sepeda motor. Pengetahuan merupakan hasil dari penginderaan terhadap suatu obyek tertentu dan menjadi domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan atau perilaku seseorang. Perilaku

dibentuk melalui suatu proses dan berlangsung dalam interaksi manusia dan lingkungan. Faktor-faktor yang mempengaruhi terbentuknya perilaku terdiri dari faktor intern dan ekstern. Faktor intern mencakup pengetahuan, kecerdasan, emosi, inovasi. Faktor ekstern meliputi lingkungan sekitar, baik fisik maupun non fisik seperti iklim, sosial ekonomi, kebudayaan (Green dan Kreuter, 2000). Perilaku yang tidak didasari pengetahuan dan kesadaran tidak akan berlangsung lama (Notoatmodjo, S, 2003).

Selanjutnya sikap merupakan respon yang masih tertutup dari seseorang terhadap suatu stimulus atau objek. Pengetahuan, pikiran, keyakinan dan emosi memegang peranan yang penting dalam menentukan sikap yang utuh. Agar sikap agar menjadi suatu perbuatan yang nyata maka diperlukan faktor-faktor pendukung atau suatu kondisi yang memungkinkan, seperti fasilitas dan dukungan (Notoatmodjo, 2003).

Tindakan atau perilaku terdiri: (1) persepsi, mengenal dan memilih berbagai objek dalam kaitannya dengan tindakan yang akan dilakukan, (2) respons terpimpin, yaitu dapat melakukan sesuatu sesuai dengan urutan yang benar (3) mekanisme, dapat melakukan sesuatu dengan benar secara otomatis serta sudah berupa kebiasaan (4) Adopsi, tindakan yang sudah berkembang dengan baik, sudah dimodifikasi tanpa mengurangi kebenaran tindakan (Notoatmodjo, 2003).

Perubahan perilaku sebagai suatu konsep dapat terjadi secara terencana dan menetap melalui kerangka perubahan dimensinya secara bertahap, yaitu mulai perubahan pengetahuan sebagai *immediate impact*, upaya mengubah sikap sebagai *intermediate impact* dan kemudian upaya mengubah tindakan atau perilaku sebagai *longterm impact* (Green, Lawrence W & Frances Marcus Lewis, 1986). Mengacu pada teori tersebut, maka bila kita ingin mengetahui bagaimana pencegahan kecelakaan lalu lintas sepeda motor pada pengendara sepeda motor siswa SLTA, maka perlu mengetahui pengetahuan, sikap dan perilaku mereka mengenai pencegahan kecelakaan lalu lintas sepeda motor. Disamping itu juga mengetahui berapa besar

pengaruh pengetahuan dan sikap terhadap perilaku mereka.

Masalah yang akan diteliti adalah: "Bagaimanakah pengetahuan, sikap, dan perilaku siswa SLTA dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas sepeda motor?" Penelitian akan dilakukan terhadap siswa SLTA di Bekasi dengan asumsi bahwa sebagian besar siswa SLTA di kota tersebut menggunakan sepeda motor dan hasil penelitian tahun 2010, kecelakaan lalu lintas sepeda motor pada siswa di 4 SLTA di Kota Bekasi selama 3 bulan sebanyak 26% (Mulyono, *et al*, 2010). Tujuan penelitian adalah mendapatkan informasi hubungan antara pengetahuan, sikap, dan perilaku siswa SLTA dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas sepeda motor di Kota Bekasi. Penelitian diharapkan dapat memberi masukan kepada pihak-pihak terkait dalam upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas terutama sepeda motor.

BAHAN DAN CARA

Penelitian ini ingin membuktikan hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap perilaku pencegahan kecelakaan lalu lintas. Penelitian menggunakan desain potong lintang (*cross sectional*). Besar sampel penelitian ini dihitung dengan rumus $n = Z^2 p.(1-p)/ d^2$ (Lemeshow, S. *et al*, 1997). Dengan mengambil $p =$ proporsi. Dalam penelitian ini sampel yang diambil 250 siswa SLTA yang berasal dari 2 SMA dan 250

siswa SLTA yang berasal dari 2 SMK di Kota Bekasi. Kriteria inklusi : siswa kelas I atau II yang sering mengendarai sepeda motor, dan bersedia ikut penelitian. Sedangkan kriteria eksklusi : siswa kelas I atau II yang bukan dari sekolah tempat penelitian, dalam keadaan sakit, tidak dapat hadir di sekolah pada saat wawancara. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara menggunakan kuesioner dan Fokus Group Diskusi. Wawancara dilakukan oleh petugas yang telah dilatih dibantu oleh guru sekolah masing-masing untuk: a) Pengetahuan siswa tentang pencegahan kecelakaan lalu lintas. Antara lain mencakup tentang perlunya konsentrasi selama mengendarai motor, penggunaan kaca spion, kepedulian terhadap lampu lalu lintas, larangan penggunaan HP selama mengendarai motor ; b) Sikap siswa terhadap pencegahan kecelakaan sepeda motor, antara lain mencakup sikap terhadap perilaku ngebut, penggunaan HP selama mengemudi, kepatuhan pada rambu lalu lintas, dan c) Perilaku siswa dalam pencegahan kecelakaan sepeda motor. Analisis data dilakukan dengan uji Chi-square.

HASIL

Jumlah sampel yang memenuhi kriteria inklusi dan eksklusi sebanyak 250 responden sesuai dengan rencana penelitian. Selanjutnya hasil penelitian dikemukakan sebagai berikut :

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Pengetahuan Siswa Tentang Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas, di 4 SLTA Kota Bekasi Tahun 2010

Pengetahuan tentang	% Jawaban Benar	% Jawaban Salah	% Jawaban Total
Fungsi sepeda motor	90,8	9,2	100
Bahaya ngebut dalam berkendara sepeda motor	68,7	31,3	100
Perlunya konsentrasi penuh dalam berkendara sepeda motor.	97,9	2,1	100
Penggunaan kaca spion yang lengkap	54,6	45,4	100
Akibat kecelakaan sepeda motor	99,6	0,4	100
Manfaat mematuhi lampu lalu lintas	98,3	1,7	100
Penggunaan helm berlogo SNI	89,4	10,6	100
Batas kecepatan sepeda motor yang aman	92,1	7,9	100
Larangan penggunaan Hp selama mengendarai sepeda motor	78,7	21,3	100
Larangan berkendara sepeda motor di trotoar.	56,4	45,6	100
Perlunya memiliki SIM bagi pengendara sepeda motor.	78,8	21,2	100
Larangan penggunaan jenis helm yang tidak standar .	26,2	73,8	100
Pentingnya servis mesin motor secara rutin.	77,1	22,9	100
Larangan membonceng orang dewasa lebih dari satu	76,3	23,7	100
Rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan.	40,1	59,9	100
Manfaat menyalakan lampu besar bila mengendarai motor siang hari.	24,6	75,4	100

Pada tabel 1 menunjukkan bahwa pengetahuan Siswa di 4 SLTA Kota Bekasi dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas sebagian besar baik (mampu menjawab dengan benar pertanyaan tentang pengetahuan). Hal tersebut tampak dari jawaban mereka yang sebagian besar (< 60%) benar dalam menjawab beberapa pertanyaan misalnya tentang bahaya ngebut dengan sepeda motor, perlunya konsentrasi

dalam mengendarai sepeda motor, dan manfaat mematuhi lampu lalu lintas dalam berkendara motor, serta batas kecepatan sepeda motor yang aman. Pengetahuan yang masih rendah atau kurang baik yaitu tentang larangan penggunaan helm yang tidak standar, pengetahuan tentang rambu lalu lintas dan marka jalan, dan pentingnya menyalakan lampu besar dalam berkendara motor di siang hari.

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Sikap Siswa Terhadap Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas, di 4 SLTA Kota Bekasi Tahun 2010

Sikap terhadap kecelakaan sepeda motor	% setuju	% ragu-ragu	% tak setuju	% Total
Ngebut di jalan raya berbahaya	45,8	47,9	6,3	100
Helm berfungsi melindungi kepala saat naik motor	98,8	0,8	0,4	100
Kita perlu mematuhi rambu lalu lintas	98,8	0,8	0,4	100
Saya perlu membawa SIM saat mengendarai motor	40,4	51,3	9,3	100
Sepeda motor perlu diservis secara teratur agar aman dipakai	97,5	1,7	0,8	100
Kecepatan motor sebaiknya sesuai dengan ketentuan yang berlaku	80	18,3	1,7	100
Kaca spion sepeda motor harus lengkap	80,8	17,9	1,3	100
Rem motor harus berfungsi baik	77,1	20,4	2,5	100
Dengan banyaknya rambu lalu lintas membuat saya bingung.	14,5	38,8	46,7	100
Ban sepeda motor yang kita pakai tidak boleh gundul.	76,3	22,7	1,7	100

Tabel 2 menunjukkan bahwa sikap siswa di 4 SLTA Kota Bekasi terhadap pencegahan kecelakaan lalu lintas terutama sepeda motor sebagian besar baik, yaitu sikap setuju terhadap beberapa pernyataan tentang pencegahan kecelakaan sepeda motor. Namun demikian masih terdapat juga sikap

responden yang sebagian besar ragu-ragu terhadap pernyataan : ngebut di jalan raya berbahaya, perlunya membawa SIM bila mengendarai sepeda motor, dan dengan banyaknya rambu lalu lintas membuat bingung.

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Perilaku Siswa dalam Pencegahan Kecelakaan Sepeda Motor di 4 SLTA Kota Bekasi, 2010

Perilaku siswa dalam pencegahan kecelakaan motor	% ya	% tidak	% jumlah
Rem motor yang digunakan baik	95,8	4,2	100
Menggunakan ban motor yang tidak gundul	90	10,0	100
Kaca spion yang ada pada motor yang digunakan lengkap	86,3	10,7	100
Lampu motor dapat hidup semua	94,2	5,8	100
Motor yang dipakai memiliki klakson	95,8	4,2	100
Klakson motor dapat berbunyi	92,1	8,9	100
Menyalakan lampu utama siang hari	18,3	80,7	100
Selalu menggunakan helm bila memakai sepeda motor	51,3	48,7	100
Kadang-kadang menggunakan helm bila memakai sepeda motor	47,1	52,9	100
Tidak pernah memakai helm bila memakai sepeda motor	1,6	98,4	100
Helm yang digunakan dikancing sampai bunyi klik	0,8	99,2	100
Jenis Helm yang digunakan berlogo SNI	10,8	89,2	100
Mengendarai sepeda motor dengan kecepatan lebih dari 60 km/jam	11,7	88,3	100
Selalu mematuhi rambu- rambu lalu lintas dan marka jalan	77,1	26,9	100
Sering menggunakan HP saat mengemudikan sepeda motor	54,4	45,6	100
Tetap mengendarai sepeda motor, meski minum obat beresiko ngantuk	32,5	67,5	100

Tabel 3 menunjukkan bahwa perilaku siswa SLTA di 4 SLTA kota Bekasi dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas sepeda motor belum begitu baik. Hal tersebut tampak pada upaya-upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas sebagian besar (lebih dari 75 %) baru terbatas pada penggunaan sepeda motor dengan ban yang tidak gundul, rem motor yang digunakan baik, selalu mematuhi rambu lalu lintas, kaca spion

motor yang digunakan lengkap, lampu motor hidup semua, klakson motor dapat berbunyi. Sedangkan pada upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas yang lain seperti: menyalakan lampu besar pada siang hari, tidak menggunakan *handphone* selama mengendarai motor, tidak mengendarai sepeda motor bila sehabis minum obat yang beresiko ngantuk, jumlah responden yang melakukan hal tersebut masih sedikit.

Tabel 4. Pengaruh Sikap dan Pengetahuan terhadap Perilaku Pencegahan Kecelakaan lalu lintas sepeda motor, Bekasi 2010

Model	Variabel	Unstandardized Coefficients		Coefficients Beta	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	Konstanta	32,448	4,816		6,738	,000
	Pengetahuan	,372	,157	,117	2,376	,018
	Sikap	-,294	,127	-,114	-2,319	,021

a Dependent Variabel: Perilaku

Tabel 4 menunjukkan bahwa pengetahuan berhubungan searah dengan perilaku pecegahan kecelakaan lalu lintas

(p=0,018) dan sikap berhubungan terbalik dengan perilaku pecegahan kecelakaan lalu lintas (p=0,21).

PEMBAHASAN

Meskipun pelaksanaan penelitian telah di upayakan sebaik mungkin dengan menggunakan metode ilmiah, namun dalam penelitian ini penulis menyadari adanya beberapa kelemahan. Pertama, instrumen yang digunakan untuk mengukur pengetahuan, sikap dan perilaku hanya berupa kuesioner. Kuesioner memiliki beberapa kelemahan, antara lain: responden kemungkinan lupa akan informasi yang ditanyakan pewawancara (*recall bias*), ada kemungkinan responden tidak jujur dalam memberi jawaban, serta kemungkinan lain responden salah dalam menafsirkan pertanyaan. Oleh sebab itu hasil penelitian ini masih belum optimal. Kedua dalam mengukur perilaku pada penelitian ini hanya dilakukan dengan kuesioner tidak dilakukan observasi sehingga hasilnya masih kurang optimal. Hal tersebut dilakukan karena pertimbangan keadaan responden, waktu dan biaya penelitian.

Pada hasil test pengetahuan pencegahan kecelakaan lalu lintas, yang menjawab benar paling sedikit (24,6%) pada item tentang manfaat menyalakan lampu besar bila berkendara sepeda motor pada siang hari. Hasil tersebut memberi indikasi bahwa siswa SLTA di Kota Bekasi masih banyak yang belum mengerti manfaat menyalakan lampu besar bila berkendara sepeda motor di siang hari. Hal tersebut mungkin terjadi akibat minimnya informasi yang mereka peroleh tentang pengetahuan pencegahan kecelakaan sepeda motor. Selanjutnya hasil test pengetahuan yang menjawab benar sedikit (26,2%) pada item tentang larangan menggunakan helm yang tidak standar. Data ini cukup memprihatinkan karena ternyata masih banyak siswa SLTA di Kota Bekasi yang belum mengetahui bahwa menggunakan helm yang tidak standar tidak dapat secara optimal melindungi kepala dari suatu benturan bila terjadi kecelakaan lalu lintas. Atau mungkin adanya suatu persepsi bahwa menggunakan helm hanya merupakan kewajiban agar tidak ditangkap polisi, tanpa mengetahui apa tujuan menggunakannya. Disamping kedua data tersebut, hasil test pengetahuan tentang rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan juga hanya mampu dijawab dengan benar oleh 40,1% responden. Informasi ini

mengindikasikan bahwa masih banyak siswa SLTA yang tidak memahami rambu dan marka jalan.

Hasil penelitian tentang sikap, menunjukkan bahwa masih terdapat (47,6%) responden yang menjawab ragu-ragu terhadap pernyataan ngebut di jalan berbahaya, meskipun terdapat 45,8% yang setuju dengan pernyataan tersebut. Data tersebut menunjukkan bahwa pada siswa SLTA di Kota Bekasi masih terdapat anggapan bahwa ngebut di jalan raya masih layak dilakukan. Sikap merupakan salah faktor yang dapat mempengaruhi perilaku seseorang, maka dengan adanya indikasi tersebut maka tidak menutup kemungkinan mereka suka berilaku ngebut di jalan raya. Padahal kita semua tahu bahwa ngebut di jalan raya akan berbahaya bagi diri sendiri maupun orang lain. Disamping itu hanya terdapat 40,4% responden yang setuju dan 51,3% ragu-ragu terhadap pernyataan bahwa perlu membawa SIM bila mengendarai sepeda motor. Data sikap ini menunjukkan bahwa masih terdapat siswa yang menyetujui bahwa seseorang boleh mengendarai sepeda motor tanpa membawa atau mempunyai SIM. Adanya sikap yang demikian mungkin karena selama ini mereka dibiarkan atau direstui oleh orang tuanya mengendarai sepeda motor meskipun belum boleh memiliki SIM karena faktor usia atau tidak memiliki SIM karena faktor lain. Pasal 18 UU Nomor 14 tahun 1992 tentang lalu lintas menyebutkan bahwa setiap pengendara kendaraan bermotor wajib memiliki SIM. Bila mengacu pada U.U lalu lintas maka sikap siswa tersebut jelas tidak bisa dibenarkan.

Hasil penelitian tentang perilaku pencegahan kecelakaan lalu lintas, ternyata masih terdapat perilaku yang tidak mendukung upaya tersebut. Misal masih ditemukan 80,7 % siswa yang tidak menyalakan lampu besar selama berkendara sepeda motor di siang hari. Hal tersebut bila dikaitkan dengan pengetahuan mereka tentang manfaat menyalakan lampu besar motor bila berkendara di siang hari, ternyata ada kaitannya. Karena mereka tidak tahu maka tidak melakukannya. Namun ada kemungkinan bahwa mereka melakukan hal tersebut karena ada alasan lain. Seperti teori yang telah dikemukakan pada pendahuluan

bahwa perilaku juga dipengaruhi oleh faktor lingkungan. Faktor lingkungan dalam hal ini misalnya lingkungan keluarga yang kurang yang mendukung. Disamping itu faktor lingkungan sosial yang lain seperti teman main atau teman sekolah, juga mempunyai peran yang besar dalam membentuk perilaku siswa SLTA tersebut. Hasil wawancara secara terbuka kepada beberapa responden mengemukakan bahwa bila lampu besar dinyalakan siang malam maka akan cepat putus/ mati dan hal itu akan menambah biaya. Mungkin itu juga menjadi salah satu alasan mengapa mereka tidak mau menyalakan lampu besar bila memakai sepeda motor siang hari. Faktor pertimbangan ekonomi ternyata ikut berperan dalam membentuk perilaku. Padahal menurut informasi dari Kepolisian R I, pengendara yang menyalakan lampu besar pada siang hari dapat menurunkan angka kecelakaan lalu lintas yang cukup signifikan.

Perilaku lain yang tidak mencerminkan upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas yaitu masih banyak (54,4%) responden yang sering menggunakan HP saat mengendarai sepeda motor. Perilaku tersebut terjadi mungkin karena mereka tidak menyadari bahwa hal tersebut beresiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Atau mereka tahu tetapi karena menganggap eteng resiko yang mungkin terjadi maka perilaku tersebut tetap dilakukan. Disamping itu juga masih terdapat (32,5%) pengendara sepeda motor yang tetap mengendarai motor meskipun habis minum obat yang dapat menyebabkan kantuk. Perilaku tersebut jelas sangat membahayakan dirinya maupun orang lain karena seseorang yang mengantuk biasanya tingkat konsentrasinya akan menurun. Bila seseorang pengendara motor kurang konsentrasi maka sangat beresiko terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Hasil uji korelasi menunjukkan bahwa pengetahuan berhubungan dengan perilaku pencegahan kecelakaan sepeda motor pada tingkat signifikan ($p=0,018$). Hal tersebut sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa perilaku dibentuk melalui pengertian (*insight*) atau perilaku dibentuk dengan belajar kognitif (pengetahuan) disertai dengan pengertian (Notoatmodjo, S. 2003). Disamping itu hasil uji korelasi juga menunjukkan adanya hubungan antara sikap

dengan perilaku pada tingkat signifikan ($p=0,021$). Selanjutnya hasil uji pengaruh menunjukkan bahwa pengaruh pengetahuan dan sikap terhadap perilaku pencegahan kecelakaan sepeda motor hanya 3%. Ini berarti bahwa 97% perilaku pencegahan kecelakaan lalu lintas sepeda motor dipengaruhi oleh faktor- faktor lain. Faktor-faktor tersebut dapat berupa sarana dan prasarana jalan, kelengkapan sepeda motor, faktor lingkungan. Faktor lingkungan yang dapat mempengaruhi perilaku pencegahan kecelakaan lalu lintas dapat berupa lingkungan fisik maupun lingkungan sosial.

Penelitian ini bila dibandingkan dengan penelitian yang sejenis yaitu penelitian perilaku *Safety Riding* pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep Sulawesi Selatan (Asdar Mohama, 2013), ternyata terdapat persamaan dan perbedaan. Persamaannya, hasil penelitiannya menunjukkan adanya hubungan antara sikap dengan perilaku pencegahan kecelakaan lalu lintas sepeda motor. Meskipun dengan derajat signifikan yang berbeda. Pada penelitian ini derajat signifikan ($p=0,21$) sedang pada penelitian *Safety riding* dengan derajat signifikan ($p=0,005$). Perbedaannya pada penelitian ini pengetahuan berhubungan dengan perilaku pencegahan kecelakaan lalu lintas sepeda motor. Sedangkan pada penelitian *safety riding* pengetahuan tidak berhubungan dengan perilaku. Adanya perbedaan hasil keduanya kemungkinan karena daerah maupun responden penelitiannya yang berbeda. Penelitian tentang perawatan pasien pasca stroke di wilayah kerja Puskesmas Kartasura, menemukan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku (Irdawati, 2009). Adanya hubungan yang signifikan antara sikap dengan perilaku juga dikemukakan pada hasil penelitian S N Djannah tentang hubungan antara tingkat pengetahuan dan sikap dengan perilaku pencegahan penularan TBC pada mahasiswa di asrama Manokwari di Sleman Yogyakarta (SN Djannah *et al*, 2009)

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan diambil kesimpulan sebagian besar pengetahuan, sikap dan perilaku pencegahan

kecelakaan lalu lintas sepeda motor siswa 4 SLTA di Kota Bekasi baik. Meskipun masih terdapat sebagian kecil perilaku mereka yang belum mencerminkan upaya-upaya pencegahan kecelakaan sepeda motor. Perilaku tersebut seperti: masih ada yang menggunakan HP selama mengendarai motor, tidak menyalakan lampu besar bila mengendarai sepeda motor siang hari dan mengendarai sepeda motor meskipun baru saja minum obat yang menyebabkan kantuk. Terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku dan antara sikap dengan perilaku pencegahan kecelakaan sepeda motor.

SARAN

Disarankan agar instansi yang terkait perlu memberikan penyuluhan pencegahan kecelakaan lalu lintas sepeda motor secara periodik, baik melalui media leaflet, poster atau ceramah. Mengingat bahwa para siswa SLTA masih dalam asuhan keluarga dan pengaruh pengetahuan serta sikap hanya tiga persen, maka perlu adanya dukungan keluarga untuk meningkatkan upaya pencegahan kecelakaan sepeda motor.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kami sampaikan kepada Kepala Pusat Penelitian Bio Medis dan Farmasi yang telah memberi kesempatan sehingga terlaksananya penelitian ini. Ucapan terima kasih kami sampaikan pula kepada Kepala SMA Negeri I, SMA Negeri VIII dan Kepala SMK Negeri I serta SMK Negeri III Kota Bekasi, beserta para gurugurunya yang telah membantu pelaksanaan penelitian ini. Disamping itu ucapan terima kasih kepada para teman peneliti yang telah berpartisipasi pada penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Asdar Mohamad (2009). *Perilaku Safety Riding pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep Sulawesi Selatan*. Thesis, FKM Universitas Hasanudin. Tersedia dari: <http://repository Unhas.ac.id/handle/123456789/Muhamad Asdar K11/093>. (Diakses 14 Desember 2013).
- Djannah SN, *et al*, (2009). *Hubungan antara Tingkat Pengetahuan dan Sikap dengan Perilaku Pencegahan Penyakit TBC pada Mahasiswa Manokwari di Sleman Yogyakarta*. Kesmas. Vol 3, No.3 September, 2009.
- Green dan Kreuter, (2000). dalam Lencir Kuning. *Berbagai Teori Sikap dan Perilaku menurut beberapa Reference*. [http://Staypublichealth.blogspot.com/2013/teori-sikap dan perilaku.html](http://Staypublichealth.blogspot.com/2013/teori-sikap-dan-perilaku.html), Diakses 1 Februari 201
- Green, Lawrence W & Frances Marcus Lewis, (1986). *Measurement and health Education and health promotion*, California: Mayfield Publishing Company. 1986.
- Irdawati, (2009). *Hubungan antara Pengetahuan dan Sikap Keluarga dengan Perilaku dalam Meningkatkan Kapasitas Fungsional Pasien Pasca Stroke di Wilayah Kerja Puskesmas*. Thesis. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Lemeshow, S., Hosmer, D.W., Klar, J., Lwanga, S.K., (1997). *Besar Sampel Dalam Penelitian Kesehatan*, Terjemahan oleh Pramono, D, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Maryoto, A. (2004). *Kecelakaan Lalu Lintas dan Masalah Perkotaan*. [http:// www. Kompas](http://www.kompas.com). Diakses 13 nopember 2013.
- Mulyono, *et al*. (2010). *Pengembangan Program Sekolah yang Mempromosikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor pada Pelajar SLTA di Kota Bekasi*.
- Notoatmodjo, S. (2003). *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan*, Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Subandriyo, T. (2006). *Haruskah Korban Jatuh Lagi ?*. Kompas, 24 April 2006. Hlm. 6
- Sukarmin, Y. (2005). *Pendidikan Keselamatan Lalu Lintas untuk Anak Sekolah Dasar*. WUNY. Nomor 3, Tahun VII . Hlm. 25-31.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan*.
- Wahyu, (2007). *Studi Epidemiologi Cedera Kepala Akibat Kecelakaan LaluLintas Di Badan Pengelola RSUD Dokter Soesilo Kabupaten Tegal*. Tesis. Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Diponegoro.
- Yahya M, (2005). *Keselamatan Lalu Lintas: Kesehatan Masyarakat yang Terabaikan*. Kompas. 26 September 2005.