

HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN DAN SIKAP DENGAN TINDAKAN SAFETY RIDING PADA KOMUNITAS MOTOR HONDA CBR MANADO COMMUNITY (CMC)

Yeheskiel V. Taroreh*, Odi R. Pinontoan* Lery F. Suoth*

*Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi Manado

ABSTRAK

Safety Riding merupakan usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi aman, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya Tujuan penelitian untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan tindakan safety riding pada komunitas motor honda CBR Manado community (CMC). Menggunakan survey analitik dengan cross sectional study. Populasi anggota CBR Manado Community sebanyak 70 orang. Dengan purposive sampling dan menggunakan uji statistik spearman. Hasil penelitian menunjukkan hubungan pengetahuan dengan tindakan safety riding (p -value=0,002), hubungan sikap dengan tindakan safety riding (p -value=0,004).

Kesimpulan penelitian ini adalah terdapat hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan tindakan safety riding pada komunitas motor Honda CBR Manado community.

Kata Kunci: Pengetahuan, Sikap, Safety Riding.

ABSTRACT

Safety Riding is an action to minimize the risk and maximize the safety, invented the safety condition, when we are harmless to the other rider and awareness of hazard and the prevention understanding. The research purpose is knowing the correlation between knowledge through behaviour and safety riding on honda motorbike community, CBR Manado Community. The research utilized analytic survey by cross sectional study design. The research population are 70 CMC members by purposive sampling technical and utilized spearman statistic test. The research result show the correlation of knowledge and safety riding (p -value=0,002), correlation of behaviour and safety riding (p -value=0,004). The research conclusion is occur the correlation between knowledge through behaviour and safety riding on honda motorbike community CMC

Keywords: Knowledge, Attitude, Safety Riding.

PENDAHULUAN

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) suatu upaya perlindungan yang diajukan kepada semua yang dapat menimbulkan bahaya yang bertujuan agar tenaga kerja dan orang lain berada di tempat kerja selalu selamat dan sehat serta sumber produksi digunakan aman dan efisien (Suma'mur, 2001).

Data BPS (2016) angka kecelakaan yang disebabkan oleh sepeda motor dengan

jumlah 98,88 juta unit atau 81,5 persen.

Indonesia negara ketiga total kematian akibat kecelakaan lalu lintas 38.27. Data dari (Korlantas POLRI) dalam BPS 2016 jumlah kecelakaan sepanjang 2016 sebanyak 106.129 dengan korban meninggal 26.185 jiwa (orang). Kecelakaan mengakibatkan 170.293 orang luka ringan 71,38 persen, luka berat 13,25 persen, meninggal 15,37 persen dengan kerugian materi 226.833

juta rupiah. Jumlah tersebut naik 7,23% dibandingkan pada tahun 2015 dengan 98.970 kejadian.

Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yaitu faktor manusia sebesar 93,52%, faktor kendaraan sebesar 2,76%, faktor jalan sebesar 3,23%, dan faktor lingkungan sebesar 0,49% (Russeng, 2011). Pengendara yaitu orang mengemudi, mengendalikan, dan mengarahkan kendaraan. Perilaku manusia dipengaruhi oleh interaksi antara faktor lingkungan, kendaraan, dan manusia itu sendiri.

Penelitian Perwitaningsih (2013) pada mahasiswa Universitas Dian Nuswantoro Semarang 33,8 persen pengetahuan kurang. Penelitian ini menyebutkan ada hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan tindakan *safety riding*. Penelitian Utari (2009) mendapat hasil uji statistik *chi square* $p\text{Value}=0,002$, terdapat hubungan yang signifikan antara sikap mahasiswa Universitas Gunadarma Bekasi dengan perilaku *safety riding*.

Berdasarkan Data Dinas Perhubungan Darat Provinsi Sulawesi Utara tahun 2013 peningkatan jumlah kendaraan bermotor khususnya sepeda motor persentasinya mengalami peningkatan sebesar 13,11% dan untuk angka kecelakaan di Provinsi Sulawesi Utara saat ini masih cukup tinggi (Dishub Sulut, 2013). Oleh sebab itu

peneliti tertarik ingin meneliti tentang hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan tindakan *safety riding* pada komunitas motor honda CBR Manado *community* (CMC).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode observasi yaitu dengan pendekatan *cross sectional study* (studi potong lintang). Penelitian dilaksanakan di Sekretariat CMC Manado *Community*; Jalan Wakeke Kec. Wanea, dengan responden berjumlah 70 responden dan menggunakan *purposive sampling*. Instrumen penelitian ini menggunakan kuesioner. Analisis penelitian menggunakan uji univariat dan uji bivariate dengan uji statistik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Univariat

Karakteristik responden dalam penelitian ini yaitu umur dan pendidikan terakhir.

Tabel 1. Distribusi responden berdasarkan karakteristik responden.

Karakteristik Responden	n	%
Umur		
17 Tahun – 25 Tahun	38	54,3
26 Tahun – 35 Tahun	25	35,7
36 Tahun – 45 Tahun	7	10,0
Pendidikan Terakhir		
Tamat SD	2	2,9
Tamat SMP	18	25,7
Tamat SMA/SMK	40	57,1
Perguruan Tinggi (S1-S3)	10	14,3

Tabel 1 menunjukkan terbanyak pada umur 17 tahun – 25 tahun 38 responden (54,3%) dan sedikit pada umur 36 tahun – 45 tahun 7 responden (10,0%). Responden dengan pendidikan terakhir tamat SMA sebanyak 40 responden (57,1%), dan paling sedikit dengan pendidikan terakhir tamat SD sebanyak 2 responden (2,9%).

Tabel 2. Distribusi Responden berdasarkan Tindakan *Safety Riding*

Karakteristik Responden	n	%
Tindakan <i>Safety Riding</i>		
Kurang Baik	10	14,3
Cukup Baik	47	67,1
Baik	13	18,6
Total	70	100,0

Tabel 2 menunjukkan bahwa responden yang memiliki tindakan *safety riding* kurang baik sebanyak 10 responden (14,3%), yang memiliki tindakan *safety riding* cukup baik sebanyak 47 responden (67,1%) dan yang memiliki tindakan *safety riding* baik sebanyak 13 responden (18,6%).

Tabel 3. Distribusi Responden berdasarkan Pengetahuan

Karakteristik Responden	n	%
Pengetahuan		
Kurang	19	27,1
Cukup	40	57,1
Baik	11	15,7
Total	70	100,0

Tabel 3 menunjukkan pengetahuan cukup 40 responden (57,1%) dan sedikit responden memiliki pengetahuan baik 11 responden (15,7%).

Tabel 4. Distribusi Responden berdasarkan Sikap

Karakteristik Responden	n	%
Sikap		
Kurang Baik	8	11,4
Cukup Baik	52	74,3
Baik	10	14,3

Tabel 4 menunjukkan responden memiliki sikap cukup baik sebanyak 52 responden (74,3%) dan paling sedikit responden memiliki sikap kurang baik sebanyak 8 responden (11,4%).

Analisis Bivariat

Hubungan Pengetahuan dengan Tindakan *Safety Riding*.

Tabel 5. Hasil Uji Hubungan Pengetahuan dengan Tindakan *Safety Riding*.

Pengetahuan	Tindakan <i>Safety Riding</i>						Total	R	p value	
	Kurang Baik		Cukup Baik		Baik					
	n	%	n	%	n	%				
Kurang	5	50,0	13	27,7	1	7,7	19	27,1	0,359	0,002
Cukup	5	50,0	28	59,6	7	53,8	40	57,1		
Baik	0	0,0	6	12,8	5	38,5	11	15,7		
Total	10	100,0	47	100,0	13	100,0	70	100,0		

Tabel 5 menunjukkan hasil uji korelasi *spearman rank* pengetahuan dengan tindakan *safety riding*. Dalam tabel

tersebut diketahui paling banyak responden memiliki pengetahuan yang cukup dengan tindakan *safety riding* yang cukup baik. Berdasarkan hasil uji, terdapat nilai p value (0,002) lebih kecil dari (0,05), dengan hasil tersebut menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan tindakan *safety riding* dengan nilai r atau kekuatan hubungan sangat kuat dengan nilai (0,359) dan memiliki arah hubungan dengan nilai positif atau menunjukkan korelasi yang searah.

Responden yang memiliki pengetahuan *safety riding* yang cukup karena pada penelitian tentang tingkat pendidikan diketahui kebanyakan responden berada pada tingkat pendidikan rendah yaitu pada kategori tamat SD – tamat SMA. Tingkat pendidikan mempengaruhi pengetahuan seseorang. Kebanyakan responden hanya menaati peraturan lalu lintas ketika sedang ada polisi yang bertugas, responden juga sering menerobos lampu warna merah jika keadaan jalan sedang sepi dan hanya menggunakan helm jika berkendara untuk jarak jauh saja. Pengetahuan *safety riding* yang cukup, maka anggota CMC memiliki tindakan *safety riding* yang cukup baik juga.

Hal tersebut didukung oleh hasil penelitian yang dilakukan Azizah (2016) di Semarang dengan hasil 0,044 (<0,05) yang menunjukkan bahwa terdapat

hubungan antara pengetahuan dengan tindakan *safety riding*, berdasarkan Dahlan (2013) ada hubungan antara pengetahuan dengan kepatuhan *safety riding* nilai signifikan (p-value) sebesar 0,014 (<0,05). pengetahuan hasil dari tahu, setelah seseorang melakukan pengindraan terhadap objek. Tanpa pengetahuan seseorang tidak mempunyai dasar untuk mengambil keputusan dan menentukan tindakan terhadap masalah yang dihadapi (Achmadi, 2014).

Hubungan antara Sikap dengan Tindakan Safety Riding.

Tabel 6. Hasil Uji Korelasi Hubungan Sikap dengan Tindakan *Safety Riding*.

Sikap	Tindakan <i>Safety Riding</i>								R	p value
	Kurang Baik		Cukup Baik		Baik		Total			
	N	%	n	%	n	%	N	%		
KurangBaik	3	30,0	5	10,6	0	0,0	8	11,4	0,341	0,004
Cukup Baik	7	70,0	36	76,6	9	69,2	52	74,3		
Baik	0	0,0	6	12,8	4	30,8	10	14,3		
Total	10	100,0	47	100,0	13	100,0	70	100,0		

Tabel 6 menunjukkan hasil uji korelasi *spearman rank* sikap dengan tindakan *safety riding*. Dalam tabel tersebut diketahui paling banyak responden memiliki sikap yang cukup baik dengan tindakan *safety riding* yang cukup baik. Berdasarkan hasil uji, terdapat nilai p value (0,004) lebih kecil dari (0,05), dengan hasil tersebut menunjukkan

bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan tindakan *safety riding* dengan nilai r atau kekuatan hubungan sangat kuat dengan nilai (0,341) dan memiliki arah hubungan dengan nilai positif atau menunjukkan korelasi yang searah.

Responden yang memiliki sikap *safety riding* yang cukup baik karena pada penelitian tentang karakteristik responden berdasarkan umur diketahui responden kebanyakan berada pada kategori umur 17 tahun – 25 tahun. Umur mempunyai pengaruh yang besar terhadap kecelakaan lalu lintas. Semakin bertambahnya umur maka akan lebih banyak pengalaman dalam berkendara menyatakan ada hubungan antara sikap dengan kepatuhan *safety riding* dengan hasil penelitian yang di dapat yaitu nilai signifikan (p-value) sebesar 0,000 (<0,05). Sikap merupakan reaksi atau respon seseorang yang masih tertutup terhadap suatu stimulus atau objek. Sikap tidak dapat langsung dilihat, tetapi hanya ditafsirkan terlebih dahulu dari perilaku yang tertutup. Sikap adalah reaksi yang bersifat emosional terhadap stimulus sosial (Adnani, 2011).

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilaksanakan pada komunitas motor honda CBR Manado *community* (CMC), maka dapat disimpulkan:

sedangkan yang berumur muda kurangnya pengalaman dalam berkendara sehingga mereka mengendarai secara tidak hati-hati bahkan membahayakan pengendara lain. Sikap *safety riding* yang cukup baik, maka anggota CMC memiliki tindakan *safety riding* yang cukup baik juga.

Hal tersebut didukung oleh hasil penelitian yang dilakukan Wahyu (2015) di Diponegoro dengan hasil penelitian yang di dapat yaitu nilai signifikan (p-value) sebesar 0,001 (<0,05) yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan tindakan *safety riding*, dan berdasarkan penelitian Perwitaningsih (2013) di Semarang

1. Anggota CBR Manado *community* sebagian besar memiliki tindakan *safety riding* yang cukup baik dengan hasil 67,1%.
2. Terdapat hubungan pengetahuan dengan *tindakan safety riding* pada komunitas motor honda CBR *community* (CMC).
3. Terdapat hubungan sikap dengan *tindakan safety riding* pada komunitas motor honda CBR *community* (CMC).

SARAN

1. Untuk anggota CMC yang pengetahuan, sikap, dan tindakan *safety riding* masih kurang disarankan untuk mengadakan

2. pelatihan tentang *safety riding* dari Dirlantas Polri untuk semua anggota CMC.
3. Untuk Pengurus komunitas motor honda CBR *community* (CMC) disarankan untuk menerapkan aturan bahwa saat mengikuti kopdar, semua anggota CMC tanpa terkecuali harus menggunakan atribut *safety riding* yang lengkap agar timbulnya kesadaran bahwa pentingnya keselamatan saat berkendara.
4. Untuk peneliti selanjutnya, diharapkan dapat menggunakan faktor lain yang belum diteliti yang berhubungan dengan tindakan *safety riding*, supaya hasil penelitian selanjutnya akan menjadi bandingan terhadap hasil penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmadi, Umar Fahmi. 2014. *Kesehatan Masyarakat: Teori dan Aplikasi*. Jakarta. Rajawali Pers.
- Adnani, Hariza. 2011. *Ilmu Kesehatan Masyarakat*. Yogyakarta. Nuha Medika.
- Azizah, M. 2016. Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015. Skripsi. Universitas Negeri Semarang.
- Perwitaningsih, Ryan.E, Hartini. 2013. Hubungan antara Pengetahuan dan Sikap Terhadap Pratik Keselamatan dan Kesehatan Berkendara Motor pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat.
- Priyono J. 2007. *Pertumbuhan Kendaraan Bermotor*. Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia. E-Journal Administrative Reform Vol. 4 No. 3 Hal. 338-348.
- Russeng, S, R. 2011. *Kelelahan Kerja dan Lalu Lintas*. Makassar: Ombak.
- Suma'mur. 2001. *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta: GunungAgung.
- Winarsunu T. 2010. *Psikologi Keselamatan Kerja*. Malang: UMM Press.