

HALAMAN PENGESAHAN

Artikel Ilmiah

**HUBUNGAN ANTARA PENGALAMAN KECELAKAAN
DAN SIKAP BERKENDARA DENGAN PRAKTIK *SAFETY*
RIDING PADA PROFESI GURU DI SMA KESATRIAN 1
DAN SD ISLAM AL-AZHAR 25 SEMARANG
TAHUN 2016**

Disusun Oleh :

Ririn Wahyuni

D11.2012.01570

Telah diperiksa dan disetujui untuk dipublikasikan di Sistem Informasi Tugas Akhir (SIADIN)

Pembimbing,

Eri Mahawat, S.KM, M.Kes



**HUBUNGAN ANTARA PENGALAMAN KECELAKAAN
DAN SIKAP BERKENDARA DENGAN PRAKTIK SAFETY RIDING
PADA PROFESI GURU DISMA KESATRIAN 1
DAN SD ISLAM AL-AZHAR 25 SEMARANG
TAHUN 2016**

Ririn Wahyuni*), Eni Mahawati)**

*) Alumni Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

***) Staf Pengajar Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

Jl Nakula I No 5-11 Semarang

Email : ririnwahyuni94@gmail.com

ABSTRACT

Background: A teacher has a very important role in education. Thus the title or heroe, unsung but in reality there is a difference, the attitude and behavior of a teacher at the school and in the community related to the practice of safety riding. Based on the initial survey conducted there were teacher who had an accident, although already implemented training of safety riding in school. The purpose of this study is to analyze the relationship between thoughts and attitude of individual with an accident practice safety riding in the teaching profession in SMA Kesatrian 1 and SD Islam Al-azhar 25 Semarang year 2016.

Method: This research is an analytic survey study with cross sectional approach. The population in this study were all teachers in SMA Kesatrian 1 which amounted to 57 and all of the teachers at the SD Islam Al-azhar 25 Semarang totalled 50. The number of samples in this study 74 teachers were taken using Purposive Sampling. Instrument used questionnaires processed using SPSS statistical test Rank Spearman.

Result: Statistical test result showed the experience factor of accidents and attitudes of individuals at risk of the practice of safety riding poorly on the teaching profession in SMA Kesatrian 1 and SD Islam Al-azhar 25 Semarang among other teachers never had an accident, namely 81,1%, and the causes of accidents experienced is the negligence of other motorists (54,5%), individuals with less good attitude (41,9%) as well as safety riding practices unfavorable 59,3%. While the statistical test of the relationship stating that there is no relationship between the experience of an accident (p-value 0,617) and age (p-value 0,501) with the practice of safety riding, and there is a significant relationship between the attitude of the individual (p-value 0,015) with the practice of safety riding the teaching profession in SMA Kesatrian 1 and SD Islam Al-azhar 25 Semarang year 2016.

Suggestion: Based on the results of these studies should be performed cooperation on safety riding is good and true to the teachers and students regularly and periodically by the clerk satlantast polrestabes Semarang also expected to the teachers in order to understand and implement practice of safety riding in traffic.

Keywords: Accident experience, attitude, age, teacher, safety riding

ABSTRAK

Latar Belakang :Seorang guru memiliki peran yang sangat penting dalam dunia pendidikan, sehingga mendapat gelar “pahlawan tanpa tanda jasa”, namun pada kenyataannya terjadi perbedaan sikap dan perilaku seorang guru di sekolah maupun di masyarakat terkait praktik keamanan berkendara. Berdasarkan survey awal yang dilakukan terdapat guru yang mengalami kecelakaan, meskipun sudah dilaksanakan pelatihan keamanan berkendara di sekolah. Tujuan dari penelitian ini yaitu menganalisis hubungan antara pengalaman kecelakaan dan sikap individu dengan praktik keamanan berkendara pada profesi guru di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-azhar 25 Semarang tahun 2016.

Metode :Penelitian ini merupakan penelitian *Survei analitik* dengan pendekatan *cross sectional*. Populasi dalam penelitian ini adalah semua guru di SMA Kesatrian 1 yang berjumlah 57 dan semua guru di SD Islam Al-azhar 25 Semarang berjumlah 50. Adapun jumlah sampel dalam penelitian ini 74 guru yang diambil dengan teknik sampel pertimbangan tertentu. Instrumen yang digunakan kuesioner diolah menggunakan spss dengan uji statistik *rank spearman*.

Hasil :Hasil uji statistik menunjukkan faktor pengalaman kecelakaan dan sikap individu yang berisiko terhadap praktik keamanan berkendara yang buruk pada profesi guru di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-azhar 25 Semarang antara lain guru yang pernah mengalami kecelakaan yaitu 81,1%, dan faktor penyebab kecelakaan yang dialami adalah kelalaian pengendara lain (54,5%), sikap individu yang kurang baik(41,9%) serta praktik keamanan berkendara yang kurang baik59,3%. Sedangkan uji statistik hubungan menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara Pengalaman kecelakaan (p -value = 0,617) dan umur(p -value = 0,501) dengan praktik keamanan berkendara, serta ada hubungan yang signifikan antara sikap individu (p -value = 0,015), dengan praktik keamanan berkendara pada profesi guru di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-azhar 25 Semarang Tahun 2016.

Saran :Berdasarkan hasil penelitian tersebut maka sebaiknya dilakukan kerjasama pelatihan keterampilan mengenai keamanan berkendara yang baik dan benar kepada guru dan murid secara rutin dan berkala oleh pihak petugas satlantas polrestabes Semarang. Selain itu diharapkan kepada para guru agar mematuhi, memahami dan menerapkan Praktik Keamanan Berkendara dalam berlalu lintas.

Kata Kunci :Pengalaman kecelakaan, sikap, umur, Keamanan Berkendara, guru

PENDAHULUAN

Di era yang semakin modern ini manusia tidak dapat lepas dari penggunaan kendaraan, salah satunya berupa kendaraan bermotor sebagai penunjang mobilitas dan alat transportasi yang memadai. Semakin meningkatnya penggunaan alat transportasi maka akan berdampak pada kepadatan lalu lintas, dimana sepeda motor memiliki peningkatan risiko kecelakaan yang signifikan.

Menurut laporan status global WHO (*World Health Organization*) *Global status report on road safety 2015*, mencatat setiap tahunnya kematian akibat kecelakaan lalu lintas jalan telah menyebabkan sekitar 1,25 juta orang meninggal dunia serta 50 juta jiwa mengalami luka-luka dan cacat tetap. Pengendara sepeda motor sangat rentan, yang membentuk 23% dari seluruh kematian lalu lintas di jalan raya.⁽¹⁾

Kepolisian Negara Republik Indonesia (DAERAH JAWA TENGAH RESOR KOTA BESAR SEMARANG) mencatat 67 (Enam Puluh Tujuh) orang per hari atau 2 (dua) orang per jam meninggal di jalan raya akibat kecelakaan lalu lintas selama tahun 2014. Jumlah korban meninggal dunia karena kecelakaan lalu lintas pada tahun 2014 lalu terhitung menurun dari tahun sebelumnya, yaitu sebanyak 88 orang tewas (lakalantas) dengan jumlah korban jiwa tersebut akibat dari 801 kasus Lakalantas sepanjang tahun 2014⁽²⁾. Tahun 2013 korban meninggal dunia adalah sebesar 196 orang tewas dari 957 kasus yang terjadi.⁽³⁾

Menurut data kecelakaan lalu lintas di Semarang yang tercatat di Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) Polrestabes Semarang. Jumlah korban tewas akibat kecelakaan di kota Semarang masih tinggi, tercatat sejak bulan Januari hingga Juli 2015, sudah 85 orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas di kota Semarang. Itu terhitung dari 337 kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Selain korban tewas tersebut, juga tercatat 15 orang luka berat dan 416 orang luka ringan.⁽²⁾

Menurut WHO (*World Health Organization*) terjadinya kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh 4 unsur yaitu manusia, peralatan, material dan lingkungan yang saling berinteraksi. Unsur manusia nya adalah umur, jenis kelamin, tingkat pendidikan, pengetahuan, sikap, dan pengalaman kecelakaan, unsur peralatan dan material adalah kendaraan, sedangkan lingkungan adalah keadaan jalan, iklim, dan volume lalu lintas.⁽⁴⁾

Berdasarkan observasi yang dilakukan di SMA Kesatrian 1 Semarang pada tanggal 8 Desember 2015 pukul 09.00 WIB didapatkan data bahwa jumlah total guru di SMA Kesatrian 1 yaitu 57 orang, yang berumur 40-60 tahun berjumlah 49 guru sedangkan sisanya berusia 30-40 tahun sebanyak 8 orang dengan berbagai bidang yang ditanggung. Dari jumlah guru yang berumur tersebut, guru yang membawa kendaraan sepeda motor yaitu 47 orang. Sudah pernah dilaksanakan pelatihan mengenai *safety riding* dengan pihak Kepolisian sebanyak 3 kali. Namun, dalam sepuluh tahun terakhir masih terdapat 5 guru di SMA Kesatrian

yang pernah mengalami kecelakaan saat berkendara motor khususnya pada jam berangkat sekolah dan pulang sekolah, dikarenakan kondisi jalanan yang ramai akan pengendara-pengendara motor maupun mobil yang semakin berdesakan menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas, seperti halnya yang terjadi di sekitar SMA Kesatrian 1 Semarang.

Kemudian Peneliti juga melakukan observasi pada tanggal 12 Desember 2015 pukul 09.00 WIB mengenai jumlah total guru, jumlah guru yang mengendarai sepeda motor dan jumlah guru laki-laki maupun jumlah guru perempuan di SD Islam Al-Azhar 25 Semarang, tindakan ini dilakukan untuk pencegahan dan meminimalisir terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas disekitar Sekolah, juga meminimalisir jumlah kecelakaan pada profesi guru. Karena lokasi dari sekolah tersebut memiliki resiko untuk terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas, walaupun belum adanya kejadian kecelakaan yang terjadi pada guru di SD Islam Al-Azhar 25 Semarang namun perlu dilakukan suatu pencegahan. Penentuan lokasi dilakukan untuk data pembandingan karena pada jalan tersebut terdapat dua jalur lalu lintas, keduanya merupakan termasuk jalur padat lalu lintas baik pagi, siang, maupun sore hari.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini merupakan penelitian *Survey Analitik* dengan pendekatan *cross sectional* dan metode yang digunakan yaitu survey/wawancara.

Populasi dalam penelitian ini adalah semua guru di SMA Kesatrian 1 sebanyak 57 orang, dan semua guru yang mengajar di SD Islam Al-azhar 25 Semarang yaitu sebanyak 50 orang, jumlah total dari kedua sekolah tersebut adalah 107. Teknik Pengambilan sampel dilakukan secara *Purposive Sampling* yaitu 74 responden yang memenuhi kriteria inklusi.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah pembagian angket/kuesioner sebagai instrument penelitian, dan sebagian dilakukan wawancara kepada guru yang bersedia untuk diwawancarai.

Analisa secara statistik SPSS yang digunakan adalah uji korelasi *rank spearman* karena semua variabel yang di teliti tidak normal.

HASIL

1. Jenis Kelamin

Tabel 1
Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin Responden
Di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-azhar 25 Semarang
Tahun 2016

Jenis Kelamin	SMA Kesatrian 1		SD Islam Al-azhar 25		Total
	F	%	F	%	
Laki-Laki	25	53,2	14	51,9	39
Perempuan	22	46,5	13	48,1	35

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan terhadap 74 guru di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-azhar 25 Semarang, mayoritas responden adalah laki-laki (lebih dari 50%)

2. Umur

Tabel 2
Distribusi Frekuensi Umur Responden
Di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-azhar 25 Semarang
Tahun 2016

Umur Responden	SMA Kesatrian 1		SD Islam Al-azhar 25		Total
	F	%	F	%	
<30 tahun	6	12,8	9	33,3	15
31-40 tahun	14	29,8	15	55,6	29
41-50 tahun	9	19,1	3	11,1	12
>50 tahun	18	38,3	0	0,0	18

Sesuai dengan hasil penelitian pada table 2 dapat dikatakan bahwa mayoritas responden berumur 31-40 tahun ditunjukkan dengan jumlah frekuensi 29 responden.

3. Pengalaman Kecelakaan Berkendara

Tabel 3
Distribusi Frekuensi jawaban responden tentang Pengalaman kecelakaan Berkendara
Di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-azhar 25 Semarang
Tahun 2016

No	Pertanyaan	Jawaban	SMA Kesatrian 1		SD Islam Al-azhar 25		Total
			F	(%)	F	(%)	
1.	Pernahkah anda mengalami kecelakaan lalu lintas	Pernah	38	(80,9)	22	(81,9)	60 (100%)
		Tidak Pernah	9	(19,1)	5	(18,5)	14 (100%)
2.	Jika pernah, sebutkan jumlah kecelakaan yang dialami	1 kali	11	(28,9)	2	(9,1)	13(100%)
		2 kali	17	(44,7)	11	(50,0)	28(100%)
		> 2 kali	10	(26,3)	9	(40,9)	19(100%)
3.	Tingkat keparahan yang dialami	Luka ringan	24	(63,2)	15	(68,2)	39(100%)
		Luka berat	14	(36,8)	6	(27,3)	20(100%)
		Fatal	0	(0,0)	1	(4,5)	1(100%)
4.	Apakah kecelakaan yang dialami merugikan orang lain	Ya	24	(63,2)	14	(63,6)	38(100%)
		Tidak	14	(36,8)	8	(36,4)	22(100%)
5.	Penyebab kecelakaan merupakan kesalahan sendiri	Ya	27	(71,1)	12	(54,5)	39(100%)
		Tidak	11	(28,9)	10	(45,5)	21(100%)
6.	Penyebab kecelakaan yang dialami	Kesalahan sendiri	20	(52,6)	6	(27,3)	26(100%)
		Pengendara lain	16	(42,1)	12	(54,5)	28(100%)
		Tidak tahu	2	(5,3)	4	(18,2)	6(100%)

Dari hasil uji statistik tabel 3 dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden menjawab pernah mengalami kecelakaan dengan jumlah frekuensi sebanyak 60 responden (lebih dari 80%), dan 28 responden menyebutkan kecelakaan yang dialami sebanyak >1 kali, tingkat keparahan yang dialami oleh 39 responden yaitu luka ringan (lebih dari 60%), 38 responden menjawab kecelakaan tersebut merugikan orang lain,

39 responden mengatakan penyebab kecelakaan merupakan kesalahan sendiri dengan persentase 54,5-71,1%, sebanyak 28 responden menjawab penyebab kecelakaan merupakan pengendara lain dengan persentase 54,5%.

Tabel 4
Kategori Pengalaman Kecelakaan
Di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-azhar 25 Semarang
Tahun 2016

Sekolah	Kurang Baik		Baik		Total
	F	%	F	%	
SMA Kesatrian 1	24	51,1	23	48,9	47(100%)
SD Islam Al-azhar 25	16	59,3	11	40,7	27(100%)

Sesuai dengan tabel 4 diatas, dapat diketahui bahwa pengalaman kecelakaan yang dialami responden mayoritas kurang baik ditunjukkan dengan persentase lebih dari 50%

4. Sikap Berkendara

Tabel 5
Distribusi Frekuensi jawaban responden tentang sikap berkendara
Di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-azhar 25 Semarang
Tahun 2016

No	Pertanyaan	Jawaban	SMA Kesatrian 1		SD Islam Al-azhar 25		Total
			F	(%)	F	(%)	
1.	Kekhawatiran ketika berkendara setelah mengalami kecelakaan	Ya	22	(46,8)	12	(44,4)	34(100%)
		Tidak	25	(53,2)	15	(55,6)	40(100%)
2.	Keputusan perilaku <i>Safety Riding</i>	Ya	27	(57,4)	16	(59,3)	43(100%)
		Tidak	20	(42,6)	11	(40,7)	31(100%)
3.	Kehati-hatian dan kewaspadaan dalam berkendara setelah mengalami kecelakaan	Ya	27	(57,4)	14	(51,9)	41(100%)
		Tidak	20	(42,6)	13	(48,1)	33(100%)

Sesuai dengan tabel 5 diatas, mayoritas responden menjawab bahwa setelah mengalami kecelakaan mereka tidak merasa khawatir ketika berkendara dengan menunjukkan jumlah frekuensi 40 responden(lebih dari 50%), namun responden memutuskan setuju

dengan perilaku *safety riding* dengan frekuensi 43 responden, dan setelah mengalami kecelakaan 41 responden lebih berhati-hati dan waspada dalam berkendara (dengan persentase 51,9-57,4%).

Tabel 6
Kategori Sikap Berkendara
Di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-azhar 25 Semarang
Tahun 2016

Sekolah	Kurang Baik		Baik		Total
	F	%	F	%	
SMA Kesatrian 1	26	55,3	21	44,7	47
SD Islam Al-azhar 25	13	48,1	14	51,9	27

Sesuai dengan tabel 5 diatas, diketahui sikap berkendara responden antara yang kurang baik dengan yang baik sedikit berbeda yaitu ditunjukkan dengan persentase 51,9-55,3%

5. Hasil Uji korelasi *rank spearman*

Tabel 7
Hasil uji hubungan antara Pengalaman Kecelakaan, sikap dan umur
dengan Praktik *Safety Riding*.

Variabel Bebas	Variabel Terikat	P -value	Keterangan
Pengalaman Kecelakaan Berkendara	Praktik <i>Safety Riding</i>	0,617	Tidak ada hubungan
Sikap Berkendara	Praktik <i>Safety Riding</i>	0,015	Ada hubungan
Umur	Praktik <i>Safety Riding</i>	0,501	Tidak ada hubungan

Berdasarkan hasil uji statistik *rank spearman*, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pengalaman kecelakaan berkendara (0,617) dan umur(0,501) dengan Praktik *Safety Riding*, serta ada hubungan antara sikap berkendara dengan Praktik *Safety Riding* pada profesi guru di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-azhar 25 Semarang, ditunjukkan dengan nilai 0,015.

6. Kategori Praktik *Safety Riding*

Tabel 8
Kategori Praktik *Safety Riding*
Di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-azhar 25 Semarang
Tahun 2016

Sekolah	Kurang Baik		Baik		Total
	F	%	F	%	
SMA Kesatrian 1	21	44,7	26	55,3	47
SD Islam Al-Azhar 25	16	59,3	11	40,7	27

Sesuai dengan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa Praktik *Safety Riding* responden sedikit berbeda antara yang kurang baik dengan yang baik yaitu ditunjukkan dengan persentase 55,3-59,3%

PEMBAHASAN

A. Hubungan Pengalaman Kecelakaan Berkendara dengan Praktik *Safety Riding*

Berdasarkan hasil penelitian nilai signifikansi yang diperoleh setelah dilakukan uji statistik yaitu sebesar 0,617 sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara pengalaman kecelakaan berkendara sepeda motor dengan praktik *safety riding* di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-azhar 25 Semarang.

Sesuai hasil wawancara hal tersebut dikarenakan pengalaman kecelakaan yang dialami merugikan orang lain (>60%), mengetahui faktor penyebab dari kecelakaan yang dialami merupakan kesalahan sendiri (71,1%) dan pengendara lain (54,5%), serta frekuensi kecelakaan yang dialami lebih dari 1 kali mengalami kecelakaan (>40%), luka yang dialami setelah kecelakaan yaitu luka ringan dengan presentase lebih dari 60%. Selain itu perilaku sebelum berkendara masih ada beberapa responden yang mengabaikan keselamatan dalam berkendara seperti tidak memeriksa fungsi indikator-indikator sepeda motor, tidak memeriksa kelengkapan surat, tidak memeriksa perlengkapan alat pelindung diri, juga pada saat berkendara mengabaikan rambu-rambu lalu lintas seperti memacu kendaraan ketika lampu lalu lintas berwarna kuning, menggunakan alat komunikasi HP, merokok ketika sedang berkendara, berkendara dengan kecepatan lebih dari 60 km/jam, dan berboncengan lebih dari 2 orang, serta

perilaku sesudah berkendara beberapa ada yang menjawab tidak pernah menjaga/ memelihara kebersihan kendaraan sepeda motor beserta perlengkapannya juga tidak pernah melakukan servis kelayakan kondisi sepeda motor.

Penelitian ini selaras dengan penelitian yang dilakukan Pomuri M effendi tahun 2014, dengan hasil tidak terdapat hubungan antara pengalaman kecelakaan berkendara dengan kejadian kecelakaan lalu lintas.⁽⁵⁾ Hal ini juga sejalan dengan temuan yang didapat oleh Mullin, B dkk tahun 2000 yaitu menunjukkan bahwa ada sedikit bukti untuk mendukung efek protektif terkait faktor-faktor pengalaman Kecelakaan seseorang.⁽⁶⁾

B. Hubungan Sikap berkendara dengan Praktik *Safety Riding*

Berdasarkan hasil uji statistik yang menyatakan bahwa nilai signifikansi dari variable sikap berkendara dengan praktik *safety riding* didapatkan hasil sebesar 0,015. Hal tersebut menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara kedua variable yaitu sikap berkendara dengan praktik *safety riding*. Sesuai hasil wawancara yang disebutkan oleh 40 responden, menjawab tidak merasa khawatir ketika berkendara setelah mengalami kecelakaan (>50%), dan 43 responden setuju dengan praktik *safety riding*, serta 41 responden menjawab berhati-hati dan waspada dalam berkendara setelah mengalami kecelakaan. Namun pada praktiknya sikap seseorang dapat berbeda/berubah sesuai dengan kondisinya, seperti menggunakan masker, sarung tangan, jaket, memacu kendaraan ketika lampu lalu lintas berwarna kuning (19%), merokok ketika berkendara (12,2%), menggunakan alat komunikasi/HP untuk mengirim pesan singkat (SMS) (16,2%) atau menerima telfon (20,3%),

Adapun hasil penelitian ini sesuai dengan pendapat Notoatmodjo yang menyebutkan bahwa praktik seseorang didasari oleh adanya persepsi yang memunculkan suatu tindakan nyata atau sikap seseorang dalam berperilaku, baik atau buruk sikap seseorang dapat dipengaruhi oleh seberapa besar tingkat pengetahuan seseorang.⁽⁷⁾ Penelitian ini selaras dengan penelitian yang dilakukan Perwitaningsih tahun 2013, yang menyatakan bahwa ada hubungan bermakna antara sikap dengan praktik *safety riding*⁽⁸⁾. Begitu pula penelitian yang dilakukan Cynthia utari tahun

2010 menyatakan bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku *Safety Riding*⁽⁹⁾

C. Hubungan Umur dengan Praktik *Safety Riding*

Berdasarkan hasil uji statistik *rank spearman* nilai signifikansi kedua variable tersebut sebesar 0,501, berarti dapat dikatakan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan praktik *safety riding*.

Adapun penelitian yang selaras dengan hasil penelitian ini dialami oleh Ariwibowo pada tahun 2013, yaitu mengatakan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan praktik *safety riding*.⁽¹⁰⁾ Penelitian yang dialami oleh Pramitasari pada tahun 2013 juga menyatakan bahwa tidak ada perbedaan perilaku *safety riding* berdasarkan umur.⁽¹¹⁾ Sebuah studi juga dilakukan di Thailand oleh woratanarat, dkk pada tahun 2013 yang mengatakan bahwa tidak ada hubungan antara usia muda dengan praktik *safety riding* seseorang dikarenakan para pelaku usia muda sukses menghindari kecelakaan karena telah berkendara secara aman.⁽¹²⁾

Hal tersebut sesuai pula dengan yang dialami oleh Puspitasari, ayu dewi yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara faktor pengemudi (umur) dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor.⁽¹³⁾ begitu pula penelitian yang di lakukan Pomuri, M. effendi yang menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan antara umur dengan kejadian kecelakaan lalu lintas di BLU RSUP Prof. Dr. R. D. Kandou Kota Manado tahun 2014⁽⁵⁾

Hasil ini tidak sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa umur seseorang dapat mempengaruhi seseorang dalam berperilaku berkendara yang aman, seharusnya responden yang sebagian besar (59 guru) berumur diatas 30 tahun (tua) lebih matang dan lebih terampil dalam berperilaku dari pada responden yang berumur dibawah 30 tahun (muda).⁽⁷⁾

Hal ini dikarenakan walaupun umur merupakan faktor yang mempermudah seseorang dalam teori perubahan perilaku namun masih banyak faktor lain yang mungkin dapat menghambat perubahan perilaku tersebut seperti tingkat pendidikan yang mempengaruhi seseorang dalam menerima perubahan perilaku tersebut selain dari tingkat pendidikan pada umur tua juga cenderung kurang memperhatikan risiko dan potensi kecelakaan karena merasa lebih berpengalaman dan sudah terbiasa dalam melakukan pekerjaan tersebut.⁽⁷⁾

SIMPULAN

1. Responden dalam penelitian ini sebagian besar guru di SMA Kesatrian 1 berumur ≥ 41 tahun (57,4%), sedangkan guru di SD Islam Al-azhar 25 Semarang lebih dominan berumur ≤ 40 tahun (88,9%).
2. Presentase pengalaman kecelakaan responden yang pernah mengalami kecelakaan yaitu 81,1%, dan faktor penyebab kecelakaan yang dialami merupakan kelalaian pengendara lain sebanyak 54,5% yang berisiko terhadap praktik *safety riding* yang buruk
3. Presentase sikap individu yang berisiko dalam praktik *safety riding* yang buruk sebesar 41,9%. Di SMA Kesatrian 1 guru yang memiliki sikap kurang baik sebanyak 20 guru bersikap kurang baik (42,6%) sedangkan di SD Islam Al-azhar 25 yaitu sebanyak 11 guru yang bersikap kurang baik (40,7%)
4. Presentase praktik *safety riding* yang kurang baik pada guru di SMA Kesatrian 1 lebih rendah (44,7%) dibanding guru di SD Islam Al-azhar 25 (59,3%)
5. Tidak ada hubungan antara Pengalaman kecelakaan dengan praktik *safety riding* (p-value = 0,617)
6. Ada hubungan yang signifikan antara sikap individu dengan praktik *safety riding* (p-value = 0,015)
7. Tidak ada hubungan antara umur dengan praktik *safety riding* (p-value = 0,501)

Saran

1. Sebaiknya dilakukan kerjasama pelatihan keterampilan mengenai *safety riding* yang baik dan benar kepada guru dan murid secara rutin dan berkala oleh pihak petugas satlantas polrestabes Semarang, dikarenakan jumlah kecelakaan lalu lintas khususnya pada pengendara sepeda motor masih tinggi.
2. Diharapkan kepada para guru agar tidak menggunakan alat komunikasi/HP saat berkendara, juga tidak merokok ketika berkendara, menggunakan perlengkapan keselamatan saat berkendara serta mematuhi peraturan dalam berlalulintas.
3. Disarankan bagi pengendara motor khususnya guru (SD dan SMA maupun SMP) yang berumur > 30 tahun agar lebih memahami dan

menerapkan Praktik *Safety Riding* di jalan raya agar angka kesakitan dan kematian akibat kecelakaan lalu lintas semakin menurun setiap tahunnya.

DAFTAR PUSTAKA

1. WHO Despite Progress, Road Traffic Deaths Remain Too High
OCTOBER 2015
<http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2015/road-safetyreport/en/> (Diakses tanggal 03 Desember 2015)
2. Data Kepolisian Negara Republik Indonesia (DAERAH JAWA TENGAH RESOR KOTA BESAR SEMARANG tahun 2014 – 2015)
3. Data Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas tahun 2013.
<http://satlantas-polrestabessemarang.blogspot.co.id/2014/02/data-jumlah-kejadian-laka-lantas-tahun.html?m=1> (Diakses tanggal 3 desember 2015)
4. WHO. May 2015. *Road Traffic Injuries*. <http://www.who.int/en/>. (Diakses tanggal 26 agustus 2015)
5. Pomuri, M efendi. *Faktor-Faktor Risiko Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor Pada Pasien Di BLU RSUP Prof. Dr. R D. Kandou Kota Manado*. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi Manado. 2014 (Jurnal FKM Unsrat Manado, Vol 1 No. 02, Tahun 2014) <http://fkm.unsrat.ac.id/wp-content/uploads/2015/02/jurnal-Fix-Effendi.pdf&sa=U&ved=0ahUKEwj8kvmPupXOAhXFvo8KHSLVBiYQFggOMAA&sig2=NHU5979XG u5sbt65Qbdw&usq=AFQjCNHjx8ZVks24rnwkLMBxfs45wszbUw> (diakses tanggal 27 juli) Jurnal-fix-effendi.pdf
6. Mullin, B. Jackson, R. Langley, J. Norton R. *Increasing Age And Experience: Are Both Protective Against Motorcycle Injury? A Case-Control Study*. Injury prevention research center. university of Auckland, Auckland, new Zealand. 2000. (Injury Prevention 2000;6:32-35doi:10.1136/ip.6.1.32)
<http://m.injuryprevention.bmj.com/content/6/1/32.full> (Diakses tanggal 18 juli)
7. Notoatmodjo, Soekidjo. *Pengantar Pendidikan Kesehatan Dan Ilmu Perilaku Kesehatan*. Yogyakarta: Andi offset. 2003
8. Perwitaningsih, Ryan. Eni Mahawati dan Eko Hartini. *Hubungan Antara Pengetahuan Dan Sikap Terhadap Praktik Keselamatan Dan Kesehatan*

- Berkendara Sepeda Motor Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat UDINUS Semarang.* FKM UDINUS. 2013 <http://jurnal1200-Ryanperwitaningsih-dinus.ac.id/7755/1/5.pdf> (diakses tanggal 6 mei 2016) (http://eprints.dinus.ac.id/7755/1/jurnal_15)
9. Cynthia Utari, Gineung. *Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi Dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding).* Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah. Jakarta. 2010 <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/25568/1/GINEUNG%20CYNTHIA%20UTARI%20-%20fkk.pdf> (diakses tanggal 12 Mei 2016)
10. Ariwibowo, Raditya. *Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik.* FKM UNDIP 2013 (Jurnal Kesehatan Masyarakat. Fkm Undip. volume 2, Nomor 1, Tahun 2013) <http://ejournals1.undip.ac.id/index.php/jkm/article/download/1566.1564> (diakses tanggal 26 desember 2015) eprints.undip.ac.id/38422/2/Bab_1.pdf
11. Pramasari, Ratih. *Perbedaan Perilaku Safety Riding (Keselamatan Berkendara) Berdasarkan Karakteristik Siswa SMA Negeri 1 Semarang.* Skripsi Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro Semarang. 2013 <http://eprints.dinus.ac.id/id/eprint/7909> (diakses tanggal 4 mei 2016)
12. Woratanarat, Patarawan Dkk. *Safety Riding Program And Motorcycle-Related Injuries In Thailand title: Accident Analysis and prevention.* 2013 [http://search.library.unisa.edu.au/record/TN_sciversesciencedirect_elsevierS0001-4575\(13\)00188-7](http://search.library.unisa.edu.au/record/TN_sciversesciencedirect_elsevierS0001-4575(13)00188-7) (diakses tanggal 12 Mei 2016)
13. Puspita, Ayu Dwi. *Hubungan Antara Faktor Pengemudi Dan Faktor Lingkungan Dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor Pada Mahasiswa FKM Unair.* Departemen Epidemiologi FKM Universitas Airlangga. 2013 (Jurnal Berkala Epidemiologi, vol 1, no. 2 september 2013: 192-200) <http://journal.unair.ac.id/download-fullpapers-ibe58e1988582full.pdf> (Diakses Tanggal 17 mei 2016)