

HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN DAN SIKAP TERHADAP PRAKTIK KESELAMATAN DAN KESEHATAN BERKENDARA SEPEDA MOTOR PADA MAHASISWA KESEHATAN MASYARAKAT UDINUS SEMARANG TAHUN 2013

Riyan Perwitaningsih *), Eni Mahawati **), Eko Hartini **)

*) Alumni Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

**) Staf Pengajar Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

Jl. Nakula I No. 5-11 Semarang

E-mail : tyta_kenes@rocketmail.com

ABSTRACT

Background: According to data police traffic unit area major cities Semarang in 2012 there were 19,839 traffic accidents. Based on the accident rate, it need for the implementation of road safety riding. The purpose of this study was to analyze the relationship between knowledge and attitudes with safety riding and health practice on public health students UDINUS Semarang.

Method: This was an explanatory research with cross sectional approach, sampling technique using accidental sampling. Total sample as much as 65 respondents is calculated in proportion the number students of public health UDINUS workforce 2010-2012. The data analysis using *Rank Spearman*. The data was collected by means of questionnaires by respondents.

Result: The results are characteristic of the respondent where the average age of 20 years, male (49.2%) and female (50.8%), knowledge (33.8%), attitude (33.8%) and practice (44.6%) of respondents are still lacking. Based on the *Rank Spearman* test result there is relationship between knowledge with safety riding and health practice (p-value = 0.000) and there is a relationship between the attitude with safety riding and health practice (p-value = 0.000).

Conclusion: Advice for students not to use mobile phone while riding, use of safety equipment and obey the regulations while riding. For Udinus college provide information about safety riding is health in the form of leaflets or booklets procedures to students on motorcycles. For police to provide socialization on safety and health in riding to students.

Keywords: knowledge and attitudes, safety riding and health practice

PENDAHULUAN

Manusia di era modern tidak lepas dari penggunaan alat transportasi sebagai penunjang mobilitas yang semakin tinggi. Meningkatnya penggunaan alat transportasi di jalan raya saat ini berdampak pada kepadatan lalu lintas, dimana sepeda motor mempunyai tingkat signifikan kecelakaan yang tinggi.¹

Data Global Status Report on Road Safety 2013 menunjukkan, sekitar 1,24 juta orang meninggal setiap tahunnya karena kecelakaan di jalan raya dan merupakan penyebab kematian urutan kedelapan di dunia. Diperkirakan pada tahun 2030, jika tidak dilakukan penanganan yang baik maka, kematian akibat kecelakaan di jalan raya akan menjadi penyebab kematian nomor lima di dunia.² WHO (*World Health Organization*), menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda pada usia 15-24 tahun.³

Angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia termasuk tinggi. Berdasarkan data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri) sepanjang tahun 2012, terjadi 117.949 kejadian kecelakaan di seluruh Indonesia. Korban kecelakaan mencapai 29.544 jiwa dalam satu tahun dengan rata-rata setiap 1 jam terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang mengakibatkan 3 orang meninggal dunia.⁴

Menurut data Satlantas Polwiltabes Kota Semarang sepanjang tahun 2012 terdapat 21.586 kejadian kecelakaan lalu lintas, jumlah tersebut lebih tinggi dibandingkan pada tahun 2011 yaitu terjadi sebanyak 19.839 kasus kecelakaan lalu lintas. Data kecelakaan tersebut menunjukkan adanya peningkatan akan tetapi tidak berbanding lurus dengan jumlah korbannya, karena total korban yang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas tahun 2012 sebesar 3.140 jiwa, dimana angka tersebut mengalami penurunan sebesar 23,9 persen dibandingkan tahun 2011.⁵

Kecelakaan terjadi disebabkan oleh tindakan yang tidak aman (*unsafe action*), yaitu dimana suatu perilaku atau kebiasaan tidak aman dari seseorang yang menimbulkan bahaya terhadap dirinya sendiri dan orang lain. Kondisi tidak aman (*unsafe condition*) adalah terdapat kondisi tidak aman yang dapat membahayakan seseorang.⁶

Survei awal yang dilakukan pada tanggal 21 Januari 2013 terhadap 61 mahasiswa semester lima prodi SI Kesehatan Masyarakat Udinus. Berdasarkan

hasil survei diketahui bahwa sebanyak 8% mendengarkan musik saat berkendara, 6% menggunakan telepon saat berkendara, 52% menggunakan sandal saat mengendarai motor, 11% merokok sambil berkendara dan 57% mahasiswa pernah di tilang karena beberapa faktor diantaranya : menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, tidak membawa SIM/STNK, operasi patuh, melewati batas marka, dan motor tidak standart. Hal ini menggambarkan masih banyak mahasiswa yang melakukan kebiasaan tidak aman pada saat berkendara. Dilihat dari segi pengetahuan dan sikap, mahasiswa seharusnya mampu untuk menghindari tindakan tidak aman saat berkendara.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini merupakan *Eksplanatori Research* yaitu penelitian yang menjelaskan hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat melalui pengujian hipotesis yang dirumuskan. Pendekatan penelitian ini adalah *cross sectional* karena dengan cara mengamati atau observasi dan diukur dengan waktu yang bersamaan.⁷

Populasi penelitian ini adalah seluruh mahasiswa Kesehatan Masyarakat Udinus pada angkatan tahun 2010, 2011 dan 2012. Jumlah total populasi sebanyak 180 orang.

Teknik sampling yang digunakan adalah *Accidental Sampling*, jumlah sampel yang diambil sebanyak 65 orang.

HASIL

A. Karakteristik Responden

Tabel 1
Gambaran Umur Responden

Variabel	Min	Max	Rata-rata	SD
Umur	18 tahun	25 tahun	20 tahun	1,7 tahun

Berdasarkan tabel 4.1 dapat diketahui pada variabel umur, bahwa umur terendah responden adalah 18 tahun. Dalam buku petunjuk tata cara bersepeda motor, syarat seseorang untuk dapat mengendarai sepeda motor adalah telah berumur 17 tahun.

Tabel 2
Karakteristik responden

No	Variabel	N=65	%
1.	Jenis kelamin :		
	Laki-laki	32	49,2
	Perempuan	33	50,8
2.	Lama responden berkendara :		
	Kurang dari 5 tahun	32	49,2
	Lebih atau sama dengan 5 tahun	33	50,8
3.	Kecelakaan responden dalam 1 tahun terakhir :		
	Kurang dari 2 kali	15	36,2
	2-4 kali	22	33,8
	Lebih dari 4 kali	1	3,1
	Tidak pernah	27	41,5

Berdasarkan tabel 4.2 dapat diketahui bahwa proporsi pada jenis kelamin, responden antara laki-laki dan perempuan hampir sama. proporsi lama responden yang berkendara kurang dari 5 tahun dan lebih dari 5 tahun hampir sama. proporsi pada jumlah responden yang mengalami kecelakaan dalam 1 tahun terakhir adalah sebesar 73,1%.

- B. Hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap praktik keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa.

Tabel 3
Hasil Uji Korelasi *Rank Spearman* Pengetahuan dan Sikap Terhadap Praktik Responden

Variabel bebas	Variabel terikat	ρ Value	A	ρ	Hasil
Pengetahuan	Praktik keselamatan dan kesehatan berkendara	0,000	0,05	0.586	Ada hubungan
Sikap	praktik keselamatan dan kesehatan berkendara	0,000	0,05	0.558	Ada hubungan

Berdasarkan tabel 3 pada pengetahuan diperoleh p value= 0,000 dan pada sikap p value= 0,000, karena p value<0,05 maka, H_0 ditolak sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dan sikap

terhadap praktik keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa kesehatan masyarakat Udinus Semarang.

PEMBAHASAN

A. Hubungan antara pengetahuan dengan praktik keselamatan dan kesehatan berkendara.

Dalam penelitian ini, pengetahuan responden meliputi tentang manusia sebagai faktor pendukung penerapan keselamatan dan kesehatan berkendara, penerapan keselamatan dan kesehatan berkendara sebagai upaya pencegahan kecelakaan di jalan raya, beberapa kondisi yang dapat mengakibatkan kecelakaan, perlengkapan saat berkendara, perilaku saat berkendara dan alat pelindung diri saat berkendara.

Pada pernyataan tentang pemeriksaan kondisi mesin kendaraan sebelum berkendara dapat meminimalkan kemungkinan kecelakaan terdapat sebanyak 90,8% responden menjawab benar. Pada praktiknya responden yang melakukan pemeriksaan kondisi mesin sebelum berkendara sebesar 32,3%, kadang-kadang 53,8% lebih besar dari responden yang tidak pernah memeriksa kondisi mesin kendaraan sebesar 13,8%. Pada dasarnya faktor kendaraan berkontribusi sekitar 14%, atau ketiga terbesar setelah faktor manusia. Membiasakan diri memeriksa kondisi sepeda motor sebelum berkendara merupakan langkah penting untuk keselamatan dalam berkendara.⁸ Responden selain memeriksa kondisi mesin, dalam praktiknya juga melakukan pemeriksaan pada beberapa komponen kendaraan seperti pada kaca spion (57%), lampu utama (75,4%), lampu rem (40%), klakson (50,8%). Memeriksa kondisi mesin dan komponen kendaraan sebelum berkendara adalah sebagai langkah antisipasi untuk dapat meminimalkan kemungkinan terjadi kecelakaan sebelum berkendara, selain itu juga memberikan rasa aman bagi pengendara.⁹

Pada pengetahuan tentang pemakaian helm saat berkendara sebesar 73,8% responden menjawab benar, pada praktiknya sebanyak 83% responden selalu menggunakan helm saat berkendara akan tetapi sebanyak 3,1% responden tidak pernah dan 13,8% responden masih kadang-kadang tidak menggunakan helm. Mengenakan helm Standar Nasional Indonesia

(SNI) Selain karena alasan keselamatan, menggunakan helm jenis ini sudah menjadi kewajiban bagi pengemudi, hal ini berlaku juga bagi penumpang yang dibonceng.¹⁰ Helm SNI telah diuji sesuai dengan standart untuk memberikan keamanan khususnya pada bagian kepala pengendara selain itu juga telah didesain sedemikian rupa agar memberikan kenyamanan bagi pemakainya.⁹

Pernyataan pada pengetahuan tentang kendaraan yang akan berbelok harus menghidupkan lampu sein terlebih dahulu, sebanyak 77% menjawab benar dan 23% responden lainnya menjawab salah, pengetahuan tersebut belum berpengaruh terhadap praktik responden, dimana sebanyak 53,8% responden masih kadang-kadang menghidupkan lampu sein bahkan 9,2% responden tidak pernah menghidupkan lampu sein saat berbelok. Pengemudi yang akan berpindah jalur atau bergerak ke samping, wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, samping dan dibelakang kendaraan serta memberikan isyarat.¹¹ Lampu sein didesain untuk memberikan tanda bahwa kendaraan akan berbelok ataupun berhenti, jika saat berbelok lampu sein tidak dihidupkan maka kendaraan yang ada dibelakang dan samping tidak akan mengetahui arah kendaraan yang berada didepan, sehingga dapat terjadi kesalah pahaman dan akhirnya menabrak, khusus yang lain adalah kesalahan dalam menghidupkan lampu sein dimana saat akan berbelok kekanan lampu sein yang dihidupkan adalah arah kekiri ataupun sebaliknya. Pengetahuan tentang penggunaan lampu sein perlu untuk ditingkatkan.

Penggunaan alat komunikasi berupa ponsel untuk menelpon ataupun untuk mengirim dan menerima pesan kadang-kadang masih dilakukan oleh 43% responden bahkan 15% responden selalu melakukannya saat berkendara. Penggunaan alat komunikasi saat berkendara akan mengganggu konsentrasi pengemudi, dan dapat mengakibatkan kecelakaan saat berkendara. Penelitian yang dilakukan oleh GHSA (*Governors Highway Safety Association*), Amerika Serikat, menemukan bahwa menelpon atau ber-SMS pada saat mengemudi merupakan penyebab terbesar terjadinya kecelakaan di jalan raya. Penelitian Internasional pun mengungkapkan bahwa penggunaan ponsel saat mengemudi menyumbang satu dari setiap empat kecelakaan lalu lintas. Bahaya penggunaan ponsel saat berkendara bukan pada cara kita menggunakannya (termasuk memakai

handsfree), melainkan lebih pada topik pembicaraan atau apa yang sedang kita bicarakan saat itu. Jadi bahayanya adalah karena otak pengemudi dipaksa berpikir hal penting lainnya saat mengemudi, sehingga konsentrasi menjadi terpecah.¹¹

Faktanya adalah menggunakan ponsel saat berkendara ternyata jauh lebih berbahaya daripada berkendara saat mabuk. SMS saat berkendara 6 kali lebih memungkinkan menyebabkan kecelakaan dibandingkan berkendara saat mabuk. Hampir 23% kecelakaan disebabkan oleh menelpon menggunakan ponsel saat berkendara. Berkendara sambil menelepon bisa membuat otak bereaksi (meski masih remaja) seperti otak para manula yang berusia 70 tahun.¹¹

Berdasarkan Praktik responden, dengan pelanggaran yang kadang-kadang dilakukan oleh responden adalah 57% melanggar marka jalan, dan sebanyak 53,8% kadang-kadang masih melanggar rambu-rambu lalu lintas. Bertambahnya jumlah kendaraan berpengaruh dengan efektifitas badan jalan, dengan kesibukan yang dimiliki masing-masing individu mengakibatkan keinginan untuk sampai pada tempat tujuan dengan secepat mungkin, karena hal tersebut pengendara sepeda motor memilih untuk melanggar marka jalan dan kadang memacu kendaraan walaupun lampu lalu lintas sudah masih berwarna merah, hal ini dapat menyebabkan tabrakan antar kendaraan, karena pada arah yang berlawanan mungkin kendaraan yang lain sedang melaju. Kecelakaan dapat bermula dari ketidakdisiplinan pengendara, hal ini mengakibatkan tingkat kecelakaan di jalan raya terus meningkat.¹²

Dari hasil penelitian didapatkan p -value 0,000 ($p < 0,05$), menunjukkan ada hubungan yang bermakna antara pengetahuan keselamatan dan kesehatan berkendara dengan praktik keselamatan dan kesehatan berkendara pada pengendara sepeda motor. Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian Nani, yang menyebutkan bahwa pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang dia ambil baik atau salah sehingga seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas maka akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan dan pengetahuan tersebut membuat perilaku yang seseorang lakukan bersifat langgeng atau berkelanjutan. Hasil analisa Bivariat diketahui responden yang mempunyai

hubungan pengetahuan keselamatan dan kesehatan berkendara yang baik terhadap praktik keselamatan dan kesehatan berkendara kategori baik sebesar 76,7% lebih besar dari pada praktik keselamatan dan kesehatan berkendara dengan kategori kurang yaitu sebesar 23,3%, sedangkan responden yang mempunyai hubungan pengetahuan keselamatan dan kesehatan berkendara yang kurang terhadap praktik keselamatan dan kesehatan berkendara kategori baik sebesar 13,6%, lebih kecil dari pada praktik keselamatan dan kesehatan berkendara dengan kategori kurang sebesar 86,4%.

B. Hubungan antara sikap dengan praktik keselamatan dan kesehatan berkendara.

Berdasarkan uji statistik sikap responden dalam penelitian ini menunjukkan bahwa pada poin pernyataan memeriksa kendaraan sebelum berkendara sebanyak 87,7% responden menyatakan setuju. Sikap responden tersebut mempengaruhi pada praktik responden, dapat dilihat dari hasil bahwa sebesar 32,3% responden selalu memeriksa kondisi kendaraan sebelum berkendara, 53,8% kadang-kadang dan 13,8% tidak pernah melakukan pemeriksaan kendaraan sebelum berkendara. Walaupun sikap responden cukup baik akan tetapi pada praktiknya masih ada beberapa responden yang kadang-kadang melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara. Sehingga perlu untuk merubah sikap responden agar setuju bahwa melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan merupakan hal yang penting sebagai upaya keselamatan dan kesehatan dalam berkendara. Sikap baik seseorang belum tentu menjadikan perilaku seseorang tersebut menjadi baik, hal ini sesuai dengan pendapat bahwa sikap adalah suatu bentuk evaluasi atau reaksi terhadap suatu objek. Memihak atau tidak memihak yang merupakan keteraturan tertentu dalam hal perasaan (*afeksi*), pemikiran (*kognisi*) dan predisposisi tindakan (*konasi*) seseorang terhadap suatu aspek di lingkungan sekitarnya.¹³

Sikap responden pada poin pernyataan penggunaan helm saat berkendara walaupun jarak dekat, sebesar 29,2% responden menjawab tidak setuju. Sikap responden tersebut sesuai dengan praktik yang dilakukan responden dimana 13,8% responden kadang-kadang menggunakan helm

saat berkendara. Walaupun responden yang menyatakan sikap tidak setuju pada menggunakan helm saat berkendara jarak dekat jumlahnya relatif kecil dibandingkan yang setuju akan tetapi hal ini sangat penting untuk ditindak lanjuti, karena penggunaan helm sendiri telah diatur oleh undang-undang, dan penggunaannya sangat berguna untuk menjaga keselamatan khususnya organ-organ vital pada bagian kepala.¹⁰

Responden yang menyatakan setuju untuk berhenti saat lampu merah menyala sebesar 92,3%, hal ini tidak sesuai dengan praktik responden dimana sebesar 57% kadang-kadang dan 15,4% selalu melanggar marka jalan. hal ini sesuai dengan pengertian bahwa sikap belum merupakan suatu tindakan atau aktifitas, akan tetapi adalah merupakan predisposisi tindakan atau perilaku. Sikap masih merupakan reaksi tertutup bukan merupakan reaksi terbuka.¹⁵ Memacu kendaraan saat lampu merah masih menyala merupakan hal yang berbahaya karena mungkin masih ada kendaraan dari arah yang lain yang akan mengakibatkan kecelakaan. Perlu menanamkan sikap tentang pentingnya keselamatan saat berkendara selain itu juga dapat membantu dalam ketertiban berkendara.

Sikap responden pada poin pernyataan melakukan komunikasi menggunakan ponsel pada saat berkendara terdapat sebanyak 73,8% tidak setuju dengan pernyataan tersebut, dalam praktiknya 43% responden masih melakukan komunikasi menggunakan ponsel saat berkendara. sikap yang baik ternyata belum tentu berdampak pada perilaku atau praktik yang baik terhadap keselamatan berkendara. Selain itu sikap setuju juga ditunjukkan 23% responden untuk berboncengan lebih dari 2 orang, padahal desain sepeda motor memang dibuat untuk dua orang. Melebihi kapasitas penumpang akan mengakibatkan tidak stabilnya kendaraan, dengan penumpang lebih dari 2 jarak pandang pengemudi pada bagian belakang akan menjadi terbatas dan dapat menimbulkan bahaya kecelakaan saat berkendara.

Sikap responden pada pernyataan jika berbelok harus menghidupkan lampu sein terlebih dahulu, 23% responden menjawab tidak setuju, pada praktiknya 24,6% kadang-kadang masih berbelok tanpa menghidupkan lampu sein, sikap responden tentang pernyataan ini perlu untuk ditingkatkan lagi, karena walaupun saat berbelok kita dapat melihat secara langsung

keadaan disekitar tanpa harus menghidupkan lampu sein tetap saja hal tersebut akan membahayakan dan dapat mengakibatkan kecelakaan karena pada saat melihat keadaan sekitar konsentrasi akan terbagi antara konsentrasi mengemudi dengan konsentrasi pada lingkungan. Lebih aman jika lampu sein dihidupkan dengan cara berbelok pelan dengan mengurangi kecepatan kendaraan. Saat memberikan isyarat berbelok dengan lampu sein harus konsisten, jika ingin berbelok ke kanan maka hidupkan lampu sein kanan dan begitu juga sebaliknya, agar tidak menimbulkan kesalahpahaman terhadap pengendara lain.

Berdasarkan hasil analisis Univariat sebanyak 43 responden (66,2%) memiliki sikap keselamatan dan kesehatan berkendara dengan kategori yang baik, dan sebanyak 22 responden (33,8%) memiliki sikap keselamatan dan kesehatan berkendara dengan kategori yang kurang.

Dari hasil penelitian didapatkan p -value 0,000 ($p < 0,05$), menunjukkan ada hubungan yang bermakna antara sikap keselamatan dan kesehatan berkendara dengan praktik keselamatan dan kesehatan berkendara pada pengendara sepeda motor. Hasil analisa Bivariat diketahui responden yang mempunyai hubungan sikap keselamatan dan kesehatan berkendara yang baik terhadap praktik keselamatan dan kesehatan berkendara kategori baik sebesar 67,4% lebih besar dari pada praktik keselamatan dan kesehatan berkendara dengan kategori kurang yaitu sebesar 32,6%, sedangkan responden yang mempunyai hubungan sikap keselamatan dan kesehatan berkendara yang kurang terhadap praktik keselamatan dan kesehatan berkendara dengan kategori baik sebesar 31,8%, lebih kecil dari pada praktik keselamatan dan kesehatan berkendara dengan kategori kurang sebesar 68,2%.

Hasil penelitian ini sesuai dengan pendapat Notoatmodjo, yang menyatakan bahwa praktik seseorang didasari oleh persepsi yang memunculkan suatu tindakan nyata atau sikap dalam berperilaku, baik atau buruk sikap seseorang bisa dipengaruhi oleh seberapa besar tingkat pengetahuan seseorang oleh karena itu maka suatu sikap atau tindakan yang baik sangat diperlukan dalam praktik keselamatan dan kesehatan berkendara, karena dalam berkendara yang aman diperlukan suatu respon

yang cepat dan tepat sehingga pengendara bisa lebih tanggap akan lingkungan sekitar dan mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.¹⁵

SIMPULAN

1. Karakteristik responden meliputi umur rata-rata responden 20 tahun, jenis kelamin laki-laki (49,2%) dan perempuan (50,8%), 33,8% pengetahuan responden masih kurang (penggunaan helm dan penggunaan lampu sein saat berkendara), 33,8% sikap responden masih kurang (penggunaan helm, penggunaan lampu sein dan penggunaan ponsel saat berkendara) dan 44,6% sikap responden masih kurang (pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara, penggunaan ponsel dan ketaatan pada peraturan di jalan raya)
2. Ada hubungan antara pengetahuan dengan praktik keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa kesehatan mestarakat Udinus Semarang (p -value = 0,000).
3. Ada hubungan antara sikap dengan praktik keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa kesehatan mestarakat Udinus Semarang (p -value = 0,000).

SARAN

1. Bagi mahasiswa agar dapat menghindari penggunaan ponsel saat berkendara, selalu gunakan perlengkapan keselamatan saat berkendara dan mematuhi peraturan dalam berlalu lintas di jalan raya.
2. Bagi kampus Udinus dapat memberikan informasi tentang keselamatan dan kesehatan berkendara berupa leaflet atau buku saku tata cara bersepeda motor kepada mahasiswa.
3. Bagi pihak kepolisian untuk memberikan sosialisasi berupa penyuluhan tentang keselamatan dan kesehatan dalam berkendara terhadap mahasiswa.
4. Bagi peneliti lain untuk menggunakan metode wawancara mendalam dengan responden agar hasil yang didapatkan lebih akurat dan kuesioner dapat dibuat dengan melihat peraturan dalam berlalu lintas dan tata cara dalam bersepeda motor terlebih dahulu.

DAFTAR PUSTAKA

1. Lulie Y. dan Hatmoko.J.T. *Perilaku Agresif Menyebabkan Resiko Kecelakaan Saat Mengemudi*. 2005:60-73.
2. Anonim. *Jam Berangkat Dan Pulang Sekolah, Paling Rentan Kecelakaan*. www.pdpersi.co.id. Diakses tanggal 7 juni 2013.
3. Rutter, Quine L and Chesham D.J. *Predicting Safe Riding Behavior And Accidents : Demography Beliefs And Behavior In Motorcycling Safety*, Centre For Research In Health Behavior Department Of Psychology. University of Kent, Centerburg. 2007.
4. Kurniawan A. *Sepeda Motor Penyebab Kecelakaan Terbanyak*. Otomotif.Kompas.com. Diakses tanggal 7 juni 2013.
5. Anonim. *Tahun 2012, 3.410 Orang Tewas Kecelakaan Di Jateng*. Kabar17.com. Diakses tanggal 7 juni 2013.
6. Adnan Surma. *Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Tol Jakarta-Cikampek* (Skripsi). 2008.
7. Danim S. *Metode Penelitian Untuk Ilmu-Ilmu Perilaku*. Bumi Aksara. Jakarta. 2007.
8. Saiful H danTaufik S. *Studi Penyebab Kematian Akibat Kecelakaan Lalu Lintas yang Diperiksa diBagian Kedokteran Forensik Rumah Sakit Umum Daerah dr.Zainoel Abidin Banda Aceh(skripsi)*. 2011.
9. Departemen Perhubungan RI Ditjen Perhubungan Darat. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia*. 2009.
10. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. *Tentang Lalu Lintas dan Permasalahannya*. UU RI 2009.
11. Ditlantas Polda Jawa timur. *Bahaya Penggunaan Handphone Saat Mengemudi*. Lalulintas.Jurnalbelajar.com. Diakses tanggal 15 Mei 2013.
12. Tyas P. Hernen S dan Ackmad W. *Model Peluang Kecelakaan Sepeda Motor Berdasarkan Karakteristik Pengendara*. 2010. Vol.4. No. 3, ISSN 1978-5658.
13. Saifudin, Azwar. *Sikap Manusia*. Yogyakarta: Pustaka Belajar. 2005.
14. Walgito Bimo. *Psikologi Sosial: Suatu Pengantar*. Yogyakarta : Andi Offset. 2002.
15. Notoatmodjo, Soekidjo. *Pengantar Pendidikan Kesehatan dan Ilmu Perilaku Kesehatan*. Yogyakarta: Andi Offset. 2003.

RIWAYAT HIDUP

Nama : Riyan Perwitaningsih
Temat , tanggal lahir : Jambi, 01 Nopember 1989
Jenis kelamin : Perempuan
Agama : Islam
Alamat : Desa Kebondowo 002/004, Banyuringin Singorojo
Kendal.

Riwayat pendidikan :

1. SD Negri 03 Banyuringin, tahun 1996 – 2001.
2. SLTP Negri 03 Banyuringin, tahun 2001 – 2004.
3. SMK YPPM Boja, tahun 2004 – 2007.
4. Diterima di Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat Universitas Dian Nuswantoro Semarang tahun 2009.

LEMBAR PERSETUJUAN ARTIKEL

**HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN DAN SIKAP TERHADAP
PRAKTIK KESELAMATAN DAN KESEHATAN BERKENDARA
SEPEDA MOTOR PADA MAHASISWA KESEHATAN MASYARAKAT
UDINUS SEMARANG TAHUN 2013**

Telah disetujui sebagai Artikel Skripsi
Pada tanggal 19 Juni 2013

Pembimbing I



Eni Mahawati, S.K.M., M. Kes
NPP : 0686.11.1999.176

Pembimbing II



Eko Hartini, S.T., M.Kes
NPP : 0686.11.2000.218