
HUBUNGAN UMUR, PENGETAHUAN, PERILAKU SAFETY RIDING DENGAN KEPATUHAN LALU LINTAS PENGENDARA MOTOR DI DUSUN 04 TEGUHAN

RELATIONSHIP BETWEEN AGE, KNOWLEDGE, SAFETY RIDING BEHAVIOR AND TRAFFIC COMPLIANCE OF MOTORCYCLISTS IN DUSUN 04 TEGUHAN

Mega Dila Permatasari^{1*}, Seviana Rinawati², Ratna Fajariani³

^{1,2,3}Program Studi Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Universitas Sebelas Maret

Informasi Artikel	Abstrak
Dikirim Feb 26, 2021	
Direvisi Mar 23, 2021	
Diterima Okt 27, 2022	
	<p>Dusun 04 Teguhan, Madiun dengan sebagian besar penduduknya menggunakan kendaraan bermotor untuk memenuhi kebutuhan hidup seperti mobilisasi dari rumah menuju tempat kerja. Masyarakat pedesaan cenderung kurang mematuhi peraturan lalu lintas yang ada karena kurangnya pengawasan dari pihak berwenang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan umur, pengetahuan, dan perilaku <i>safety riding</i> dengan kepatuhan lalu lintas di Dusun 04 Teguhan, Madiun. Penelitian ini menggunakan observasional analitik dengan metode pendekatan <i>cross sectional</i>. Responden penelitian dari pengendara motor masyarakat Dusun 04 Teguhan, Madiun. Populasi penelitian terdiri 250 orang dengan jumlah sampel 95 orang. Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik <i>purposive sampling</i>. Penelitian ini menggunakan formulir identitas diri untuk mengetahui data diri responden. dan menggunakan <i>kuesioner</i> untuk mengetahui data pengetahuan <i>safety riding</i>, perilaku <i>safety riding</i>, dan kepatuhan lalu lintas. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan aplikasi SPSS Statistik 25 untuk uji korelasi Somers, <i>d</i> dan analisis regresi logistik. Terdapat hubungan yang signifikan antara umur dengan kepatuhan lalu lintas ($p=0,002$; $r=0,293$). Terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan <i>safety riding</i> dengan kepatuhan lalu lintas ($p=0,000$; $r=0,958$). Terdapat hubungan yang signifikan antara perilaku <i>safety riding</i> ($p=0,000$; $r=0,899$). terdapat hubungan umur, pengetahuan, perilaku <i>safety riding</i> dengan kepatuhan lalu lintas, yang mempunyai hubungan paling besar variabel bebas pengetahuan <i>safety riding</i> dengan variabel terikat kepatuhan lalu lintas ($p=0,009$; $OR=10.041$). Terdapat hubungan signifikan umur, pengetahuan, perilaku <i>safety riding</i> dengan kepatuhan lalu lintas pengendara motor di Dusun 04 Teguhan, Madiun</p>
	<p>Kata Kunci: kepatuhan lalu lintas; pengetahuan; perilaku <i>safety riding</i>; umur</p>
Corresponding Author	Abstract
Jl. Ir. Sutami No.36, Kentingan, Kec. Jebres, Kota Surakarta, Jawa Tengah permatamegadil@gmail.com	<p><i>Most of the inhabitants of the village of 04 Teguhan, Madiun, use motorized vehicles to make ends meet, such as mobilization from home to work. Rural communities are less likely to comply with existing traffic regulations due to a lack of supervision from the authorities. This study aims to analyze the relationship between age, knowledge, and safety riding behavior with traffic compliance in Dusun 04 Teguhan, Madiun. This research is an analytic observational study with a cross sectional approach method. Research respondents were motorbike riders from the 04 Teguhan village community, Madiun. The population in this study</i></p>

consisted of 250 people with a sample size of 95 people. The sampling technique used purposive sampling technique. This study uses an identity form to find out the respondent's personal data. and using a questionnaire to analyze data on knowledge of safety riding, safety riding behavior, and traffic compliance. The data analysis technique used SPSS Statistic 25 for Somers correlation test, d and logistic regression analysis. There is a significant relationship between age and traffic compliance ($p = 0.002$; $r = 0.293$). There is a significant relationship between knowledge of safety riding and traffic compliance ($p = 0.000$; $r = 0.958$). There is a significant relationship between safety riding behavior ($p = 0.000$; $r = 0.899$). there is a relationship between age, knowledge, safety riding behavior and traffic compliance, which has the greatest relationship between the independent variable knowledge of safety riding and the dependent variable traffic compliance ($p = 0.009$; $OR = 10.041$). There is a relationship significant between age, knowledge, safety riding behavior and traffic compliance with motorcyclists in Dusun 04 Teguhan, Madiun.

Keywords: traffic compliance; knowledge; safety riding behavior; Age

Pendahuluan

Era modern yang terjadi mengakibatkan kemajuan teknologi dan transportasi yang pesat. Pada dasarnya teknologi dibuat agar mempercepat dan meringankan aktivitas manusia sehingga dapat memenuhi kebutuhan hidup. Aktivitas manusia membutuhkan mobilitas yang tinggi dengan meningkatnya penggunaan alat transportasi di jalan raya. hal ini menimbulkan pengaruh yang baik dan pengaruh yang buruk seperti jalan raya semakin padat yang menimbulkan kejadian kecelakaan lalu lintas yang di dominasi oleh kendaraan bermotor roda dua [1].

Menurut *World Health Organization* tahun 2020 pelaku kejadian kecelakaan lalu lintas didominasi oleh pengendara motor sebanyak 379.356 meninggal dunia. Kecelakaan lalu lintas berasal dari kalangan umur 5 – 29 tahun yang mengabaikan keselamatan lalu lintas [2].

Data Korlantas Polri pada Minggu, 22 November 2020 menyebutkan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia sebanyak 129 kejadian, 188 korban, dan kerugian material Rp.207,550,100.00. Di Jawa Timur sendiri kecelakaan lalu lintas ada 41 kejadian, 65 korban dan kerugian material Rp. 52,900,000.00. Terjadinya kecelakaan lalu lintas berdasarkan jenis kendaraan paling sering adalah sepeda motor dengan usia pelaku terlibat kisaran 15-19 tahun dan 25-29 tahun karena memiliki berbagai kegiatan yang mengharuskan untuk menggunakan alat transportasi [3].

Kepatuhan berlalu lintas di pengaruhi oleh pengetahuan, perilaku *safety riding*. Pengendara motor dipaksa mematuhi aturan lalu lintas sebagai bentuk ketataan hukum. hukuman bagi pengendara motor yang tidak mematuhi peraturan berlalu lintas yaitu teguran atau hukuman tilang sesuai aturan yang ada[4]

Terdapat tiga faktor penyebab yang mempengaruhi kepatuhan lalu lintas masyarakat adalah umur masyarakat yang sesuai dengan kematangan mental, pengetahuan tentang keselamatan berkendara, dan perilaku masyarakat dalam menanggapi pengetahuan keselamatan berkendara di lalu lintas jalan [5]

Dusun 04, Teguhan adalah suatu tempat di daerah Kabupaten Madiun dengan sebagian besar penduduknya menggunakan kendaraan bermotor untuk memenuhi kebutuhan hidup seperti mobilisasi dari rumah menuju tempat kerja. Masyarakat pedesaan cenderung kurang mematuhi peraturan lalu lintas yang ada karena kurangnya pengawasan dari pihak yang berwenang seperti tidak menggunakan helm saat berkendara jarak dekat, hingga kelengkapan administrasi seperti tidak melakukan pendaftaran pembuatan Surat Izin Mengemudi ketika umur dari masyarakat tersebut telah memenuhi syarat untuk pembuatan Surat Izin Mengemudi.

Hasil dari survei awal menggunakan kuesioner yang diberikan kepada 30 pengendara motor di Dusun 04, Teguhan Madiun diperoleh hasil sebagai berikut umur 15-25 tahun melakukan kepatuhan lalu lintas sebesar 30% dan umur > 35 tahun melakukan kepatuhan lalu lintas sebesar 60%. Pengetahuan *safety riding* pengendara motor seperti pengetahuan rambu-rambu lalu lintas, pengetahuan jarak aman dengan pengendara lain, pengetahuan pentingnya penggunaan alat pelindung diri saat berkendara sebesar 40% baik dan pengetahuan tidak baik tentang *safety riding* sebesar 60%. Perilaku *safety riding* pengendara motor seperti menggunakan helm, mengecek kendaraan sebelum digunakan, sehingga diperoleh perilaku baik sebesar 40% dan perilaku tidak baik sebesar 60%. Kepatuhan lalu lintas pengendara motor yang ada dalam Undang-Undang Nomor 29 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan sebesar 30% patuh dan 70% tidak patuh.

Berdasarkan permasalahan di atas, dapat menjadikan dasar latar belakang peneliti melakukan penelitian yang bertujuan untuk menganalisis hubungan umur, pengetahuan, perilaku *safety riding* dengan kepatuhan lalu lintas pengendara motor di Dusun 04 Teguhan, Madiun.

Metode Penelitian

Penelitian akan dilaksanakan dilaksanakan di Dusun 04 Desa Teguhan Kecamatan Jiwan Kabupaten Madiun. Penelitian dilaksanakan Desember 2020–Maret 2021. Populasi pada penelitian ini berjumlah 250 orang masyarakat Dusun 04 sebagai pengendara motor. Teknik sampling memakai *purposive sampling*, penelitian ini memakai kriteria inklusi dan

eksklusi dengan rumus lemehow didapatkan sampel 95 orang. Variabel bebas umur diukur dengan menggunakan identitas responden dengan kategori muda (rentang umur ≤ 25 tahun), dewasa (26 – 45 tahun), tua (≥ 46 tahun). Variabel bebas pengetahuan diukur dengan kuesioner yang terdiri dari 15 pertanyaan dengan interpretasi hasil pengetahuan tidak baik jika skor jawaban ≤ 15 dan pengetahuan baik jika skor jawaban > 15 . Variabel bebas perilaku *safety riding* diukur menggunakan kuesioner yang terdiri dari 15 pertanyaan dengan interpretasi hasil perilaku tidak aman dengan skor jawaban ≤ 30 dan perilaku aman dengan skor jawaban > 30 . Variabel terikat kepatuhan lalu lintas diukur menggunakan kuesioner yang terdiri dari 15 pertanyaan dengan interpretasi hasil kepatuhan lalu lintas baik jika skor jawaban > 30 dan kepatuhan lalu lintas tidak baik jika skor jawaban ≤ 30 .

Variabel yang dilakukan analisis univariat dalam penelitian ini adalah umur, pengetahuan *safety riding*, perilaku *safety riding*, kepatuhan lalu lintas, kepemilikan SIM, masa kerja, dan jenis kelamin. Analisis bivariat menggunakan uji korelasi somers'd untuk mengetahui hubungan umur dengan kepatuhan lalu lintas, pengetahuan *safety riding* dengan kepatuhan lalu lintas, perilaku *safety riding* dengan kepatuhan lalu lintas dengan pertimbangan skala data ordinal dan ordinal. Analisis multivariat dengan uji analisis regresi logistik akan memperoleh interpretasi hasil urutan kekuatan hubungan yang diketahui besarnya nilai Odds Rasio.

Hasil

Hasil analisis univariat pada subjek penelitian ini terdiri dari data umur, jenis kelamin, jenis pekerjaan, kepemilikan SIM, pengetahuan *safety riding*, perilaku *safety riding*, dan Kepatuhan Lalu Lintas bisa melihat tabel 1 analisis univariat.

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Data Univariat di Dusun 04 Teguhan

Data Univariat	Frekuensi (Orang)	Persentase (%)
Umur		
Muda (≤ 25 tahun)	44	46,3
Dewasa (26 – 45 tahun)	40	42,1
Tua (≥ 46 tahun)	11	11,6
Jenis Kelamin		
Laki-Laki	53	55,8
Perempuan	42	44,2
Masa Berkendara		
Tidak Aman (< 6 tahun)	0	0
Aman (≥ 6 tahun)	95	100
Jenis Pekerjaan		

Formal	31	32,6
Informal	64	67,4
Kepemilikan SIM		
Mempunyai SIM	35	36,8
Tidak Mempunyai SIM	60	63,2
Pengetahuan Safety Riding		
Pengetahuan Baik	43	45,3
Pengetahuan Tidak Baik	52	54,7
Perilaku Safety Riding		
Perilaku Baik	46	48,4
Perilaku Tidak Baik	49	51,6
Kepatuhan Lalu Lintas		
Kepatuhan Lalu Lintas Baik	41	43,2
Kepatuhan Lalu Lintas Tidak Baik	54	56,8

Berdasarkan dari tabel 1 distribusi frekuensi data univariat sebagian besar umur responden berada pada kategori muda dengan rentang umur ≤ 25 tahun memiliki frekuensi 44 (46,3%), Mayoritas pengendara motor di Dusun 04 Desa Teguhan berjenis kelamin laki laki memiliki frekuensi 53 (55,8%). Dapat diketahui juga masa berkendara aman yaitu lebih dari 6 tahun memiliki frekuensi 95 (100%). Jenis Pekerjaan responden mayoritas adalah pekerjaan informal (tidak memiliki kontrak kerja) dengan frekuensi 64 (67,4%). Kepemilikan SIM C responden lebih banyak yang tidak memiliki SIM C yang mempunyai frekuensi 60 (63,2%). Pengetahuan tentang *safety riding* responden lebih banyak memiliki pengetahuan tidak baik dengan frekuensi 52 (54,7%). Perilaku tentang *safety riding* responden lebih banyak memiliki perilaku tidak baik dengan frekuensi 49 (51,6%) dan dapat diketahui juga kepatuhan lalu lintas responden dengan kepatuhan lalu lintas tidak baik memiliki frekuensi lebih banyak yaitu 54 (56,8%).

Penelitian ini menggunakan analisis bivariat menggunakan uji korelasi somers' d untuk menganalisis terdapat hubungan umur dengan kepatuhan lalu lintas lintas pengendara motor di Dusun 04 Teguhan, Madiun. Hasil dari uji korelasi somers' d didapatkan hasil dalam tabel 2 :

Tabel 2. Hasil Uji Statistik Hubungan Umur dengan Kepatuhan Lalu Lintas di Dusun 04 Teguhan

Umur	Kepatuhan Lalu Lintas		Total	p	R
	Baik f (%)	Tidak Baik f (%)			
Muda	34 (35,8)	10 (10,5)	44		
Dewasa	13 (13,7)	27 (28,4)	40		
Tua	7 (7,3)	4 (4,3)	11	0,002	0,293

*Bermakna pada nilai $p \leq 0,05$

Berdasarkan tabel 2 hasil pengujian dengan uji korelasi somers' d diperoleh hasil bahwa terdapat hubungan signifikan antara umur dengan kepatuhan lalu lintas dengan p value = 0,002

($p<0,05$). Untuk kekuatan korelasinya 0,293, yang berarti korelasi lemah dengan arah korelasi positif yang berarti semakin tua umur seseorang semakin patuh terhadap peraturan lalu lintas pengendara motor di Dusun 04 Teguhan, Madiun.

Analisis bivariat untuk mengetahui hubungan pengetahuan *safety riding* dengan kepatuhan lalu lintas menggunakan uji korelasi somers'd didapatkan hasil dalam tabel berikut :

Tabel 3. Hasil Uji Statistik Hubungan Pengetahuan *Safety Riding* dengan Kepatuhan Lalu Lintas di Dusun 04 Teguhan

Pengetahuan <i>Safety Riding</i>	Kepatuhan Lalu Lintas		Total	P	r
	Tidak Baik f (%)	Baik (%)			
Tidak Baik	52 (54,7)	0 (0)	52		
Baik	2 (2,1)	41 (43,2)	43	0.000	0,958

*Bermakna pada nilai $p \leq 0,05$

Berdasarkan tabel 3 hasil pengujian dengan analisis korelasi *somers'd* diatas dapat diperoleh hasil bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan *safety riding* dengan kepatuhan lalu lintas dengan p value = 0,000 ($p<0,05$). Kekuatan korelasinya adalah 0,958 memiliki nilai korelasi sangat kuat dan arah korelasi positif (+) yang berarti semakin baik pengetahuan *safety riding* maka semakin baik pula kepatuhan lalu lintas pengendara motor di Dusun 04 Teguhan, Madiun.

Untuk mengetahui hubungan perilaku *safety riding* dengan kepatuhan lalu lintas menggunakan uji korelasi somers'd didapatkan hasil dalam tabel berikut :

Tabel 4. Hasil Uji Statistik Hubungan Perilaku *Safety Riding* dengan Kepatuhan Lalu Lintas di Dusun 04 Teguhan

Perilaku <i>Safety Riding</i>	Tidak Baik	Kepatuhan Lalu Lintas		Total	p	r
		Percentase (%)	Baik Percentase (%)			
Tidak Baik	49	51,5	0	0	49	
Baik	5	5,3	41	43,2	46	0.000
Total	54	56,8	41	43,2	95	0,899

*Bermakna pada nilai $p \leq 0,05$

Berdasarkan tabel hasil uji korelasi *somers'd* diatas diperoleh hasil bahwa terdapat hubungan signifikan antara perilaku *safety riding* dengan kepatuhan lalu lintas dengan p value = 0,000 ($p<0,05$). Memiliki kekuatan korelasi sangat kuat (0,899) dan arah korelasi positif berarti semakin baik perilaku *safety riding* maka semakin baik pula kepatuhan lalu lintas pengendara motor di Dusun 04 Teguhan, Madiun.

Analisis multivariat yang digunakan adalah analisis regresi logistik. Dari analisis bivariat ketiga variabel bebas memiliki signifikansi $p < 0,25$ yaitu variabel bebas umur nilai p

= 0,002 variabel bebas pengetahuan *safety riding* p = 0.000 variabel bebas perilaku *safety riding* p = 0.000 maka semua variabel bebas dapat dilanjutkan untuk analisis multivariat. Tahapan regresi logistik terdapat pada lampiran 12 yaitu ada uji kesesuaian model, menguji keseluruhan parameter dengan uji G, dan model summary yang menghasilkan output regresi logistik sebagai berikut :

Tabel 5. Hasil Analisis Regresi Logistik di Dusun 04 Teguhan

Variabel	Df	p value	Exp (B)
Umur	1	0,007	3,553
Pengetahuan <i>Safety Riding</i>	1	0,009	10,041
Perilaku <i>Safety Riding</i>	1	0,009	4,380

Berdasarkan tabel hasil uji regresi logistik didapatkan hasilnya bahwa variabel paling memiliki pengaruh dengan variabel terikat yaitu pengetahuan *safety riding*. Kekuatan hubungan ini dapat dilihat dari odds ratio (Exp{B}). Kekuatan hubungan pengetahuan *safety riding* (OR=10.041). Hal ini menunjukkan bahwa variabel bebas pengetahuan *safety riding* mempunyai hubungan 10,041 kali lipat bagi pengendara motor untuk melakukan kepatuhan lalu lintas. Penelitian ini memiliki Df berjumlah 3 variabel yaitu umur, pengetahuan *safety riding*, perilaku *safety riding*.

Pembahasan

Analisis Univariat

Berdasarkan hasil univariat untuk umur dengan jumlah tertinggi yaitu umur muda yang memiliki frekuensi 44 orang (46,3%). Hal ini didukung oleh penelitian Arianto pengendara motor didominasi oleh umur produktif yaitu umur muda, seseorang dengan umur muda mempunyai kematangan intelektual dari berbagai sumber mulai dari sekolah dan internet untuk mengetahui dan menilai tindakan yang dilakukan bahaya dan tidak bahaya [6].

Pada penelitian yang dilakukan kepada 95 orang didapatkan hasil 53 orang (55,8%) berjenis kelamin laki - laki dan berjenis kelamin perempuan sebanyak 42 orang (44,2%). Penelitian ini didukung dengan penelitian dari Arumsari, dkk penentuan jenis kelamin laki-laki yang dianggap memiliki kemahiran dalam mengendarai sepeda motor dibandingkan dengan jenis kelamin perempuan yang dipandang sebelah kurang terampil dalam mengendarai sepeda motor maka dari itu pengendara motor lebih banyak laki-laki dibandingkan dengan perempuan [7]. Diperkuat dari penelitian Dwi Kurnia Puspitasari menyatakan bahwa jenis kelamin adalah ciri fisik biologis manusia yang secara tidak langsung mempengaruhi pemikiran untuk melakukan kepatuhan lalu- lintas [8].

Pada penelitian ini didapatkan hasil bahwa responden memiliki masa berkendara lebih 6 tahun sebanyak 95 orang (100%), hal ini sejalan dengan penelitian dari Manurung dkk lama pengalaman dari pengendara kendaraan dapat mengendalikan kendaraannya, Seseorang dengan masa berkendara lebih dari 6 tahun maka lebih berperilaku aman dibandingkan pengendara dengan masa berkendara kurang dari 6 tahun [9].

Pada penelitian ini didapatkan hasil paling tinggi yaitu pekerjaan informal memiliki frekuensi 64 orang (67,4%). Jenis pekerjaan informal yang ada di masyarakat Dusun 04 Desa Teguhan, Madiun meliputi petani, buruh tani, peternak, pedagang keliling, jasa penyewaan peralatan pesta, pengrajin industri rumah tangga. Didukung dengan keadaan di Dusun 04 Desa Teguhan tidak memerlukan kendaraan jarak jauh untuk pergi ke tempat kerja. Pekerjaan merupakan suatu kegiatan seseorang dalam memenuhi kebutuhan hidupnya [10].

Hasil dari responden untuk yang tidak mempunyai SIM sebanyak 60 orang (63,2%), hal ini dikarenakan stigma pembuatan SIM membutuhkan waktu lama. Pengendara motor yang tidak memiliki SIM berarti pengendara yang tidak memenuhi syarat umur, kesehatan, administrasi serta tidak lulus ujian teori maupun praktik yang telah diatur dalam pasal 77 ayat 1 UU No. 22 Tahun 2009 yang berbunyi setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib memiliki SIM [11].

Berdasarkan hasil analisis univariat dengan variabel pengetahuan *safety riding* didapatkan hasil bahwa jawaban responden dengan indikator pengetahuan rambu lalu lintas memiliki frekuensi paling tinggi 54 orang (56,84%) dan indikator pengetahuan tentang kondisi kendaraan memiliki frekuensi paling rendah atau jawaban paling sedikit yang dijawab responden yaitu pengetahuan tentang kondisi kendaraan yaitu 22 orang (23,15%). Pengetahuan adalah dasar dari pengambilan keputusan dan melakukan suatu tindakan yang berbahaya atau tidak, pengetahuan juga dapat memberikan seseorang untuk melakukan penilaian terhadap suatu objek seperti pengetahuan tentang *safety riding* dan pengetahuan tentang alat pelindung diri agar berkendara dalam kondisi yang aman [12].

Berdasarkan hasil analisis univariat didapatkan hasil bahwa jawaban responden dari indikator yang memiliki frekuensi paling tinggi yaitu indikator perilaku sebelum berkendara 21 orang (22,1%) dan indikator yang memiliki frekuensi paling rendah yaitu perilaku saat berkendara 12 orang 12,6%. Perilaku *safety riding* merupakan cara mengemudi aman yang dapat menahan kejadian kecelakaan lalu-lintas. *Safety riding* digunakan untuk peningkatan kesadaran pengendara akan kemungkinan yang dapat terjadi saat pengendara berada di lalu lintas [13].

Berdasarkan hasil analisis univariat didapatkan hasil bahwa jawaban paling banyak dipilih oleh responden yaitu indikator administrasi kendaraan dengan frekuensi 34 orang (35,7%) dan yang memiliki frekuensi paling rendah yaitu indikator perawatan kendaraan dengan frekuensi 21 orang (22,1%). Kepatuhan lalu-intas adalah serangkaian pengaruh sosial dalam bentuk mematuhi aturan hukum yang berlaku dan kegiatan yang dapat diukur sesuai dengan aturan yang ada [14]. Aturan atau hukum yang mengatur tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah Undang-undang Republik Indonesia 22 Nomor 2009. Kepatuhan hukum adalah keadaan dimana menciptakan dan membentuk serangkaian perilaku yang menunjukkan, kepatuhan, keteraturan, kesetiaan, ketertiban, ketaatan dan kesetiaan yang sesuai dengan norma-norma sosial [15].

Analisis Bivariat

Hubungan Umur dengan Kepatuhan Lalu Lintas di Dusun 04 Teguhan

Berdasarkan uji *somers'd* didapatkan *p value* = 0,002 (*p*<0,05) yang artinya bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara umur dengan kepatuhan lalu lintas di Dusun 04 Teguhan, Madiun. Kekuatan korelasinya 0,293 yang menunjukkan nilai korelasi lemah dan arah korelasi + (positif) hal ini dikarenakan umur muda yang melakukan kepatuhan lalu lintas tidak baik sebanyak 10 orang dan masih ada umur muda yang melakukan kepatuhan lalu lintas baik sebanyak 34 orang. Korelasi lemah dari hasil uji ini dikarenakan umur muda mempunyai rasa penasaran dan semangat mempelajari sesuatu yang didukung oleh kemudahan akses informasi dari internet yang digunakan oleh pengendara motor berumur muda. Kemudahan akses internet berbanding lurus dengan kemudahan pengendara motor berumur muda untuk memperoleh informasi yang dapat memberitahu tindakan yang dilakukan bahaya atau tidak bahaya. Hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh bahwa umur seseorang bukan hanya dipengaruhi oleh kematangan emosional namun juga kematangan intelektual yang didapat pengendara motor dari berbagai sumber seperti dari bangku sekolah ataupun dari internet yang menyampaikan bahwa tindakan yang dilakukan bahaya atau tidak bahaya [16].

Hubungan Pengetahuan Safety Riding dengan Kepatuhan Lalu Lintas di Dusun 04 Teguhan

Dari hasil penelitian dengan uji korelasi *somers'd* diperoleh hasil bahwa terdapat hubungan signifikan antara pengetahuan *safety riding* dengan kepatuhan lalu lintas dengan *p value* = 0,000 (*p*<0,05), dengan kekuatan korelasinya adalah 0,958 memiliki nilai korelasi sangat kuat dan arah korelasi positif (+) yang artinya semakin baik pengetahuan *safety riding*

maka semakin baik pula kepatuhan lalu lintas pengendara motor di Dusun 04 Teguhan, Madiun. Hal ini menunjukkan pengendara motor yang mempunyai pengetahuan *safety riding* yang baik akan secara sadar melakukan kepatuhan lalu lintas. Tingkat pengetahuan tidak baik tentang *safety riding* karena tidak ada penyuluhan terkait *safety riding* kepada masyarakat pekerja dari kepolisian Republik Indonesia. Namun pengendara motor dengan pengetahuan *safety riding* baik masih ada yang tidak melakukan kepatuhan lalu lintas sebanyak 2 orang dipengaruhi oleh jenis pekerjaan pengendara motor karena pekerjaan seseorang mampu membagikan pengalamannya dan pengetahuan dengan cara langsung maupun tidak langsung. Pengalaman mempelajari suatu hal dalam bekerja yang ditumbuhkan memberikannya pengetahuan dan keahlian profesional serta pengalaman tersebut dapat mengembangkan kemampuannya dalam mengambil keputusan. Keputusan dari dasar pengetahuan ini yang menyebabkan 2 orang yang melakukan pengetahuan baik tentang *safety riding* tetapi tidak melakukan kepatuhan lalu lintas.

Hasil yang ditemukan peneliti di lapangan dari kuesioner pengetahuan *safety riding* mempunyai indikator yang meliputi pengetahuan tentang rambu lalu lintas, pengetahuan tentang alat pelindung diri, pengetahuan tentang kondisi kendaraan dan pengetahuan terkait aturan yang berlaku. Hal ini sejalan dengan indikator kuesioner kepatuhan lalu lintas yang meliputi administrasi kendaraan, administrasi pengendara, perawatan kendaraan, alat pelindung diri, dan rambu lalu lintas.

Hasil dari penelitian ini sesuai seperti yang dilakukan oleh Utari bahwa pengetahuan mempunyai hubungan dengan kepatuhan lalu lintas dengan (*p* value = 0,000). Dalam penelitian ini seseorang dengan pengetahuan yang lebih luas akan sanggup memproses suatu keadaan yang dilakukan berbahaya atau tidak. Seseorang dengan pengetahuan luas, saat mengambil keputusan lebih bersikap bijaksana [17].

Penelitian tersebut diperkuat oleh Sahrani seseorang dengan pengetahuan lebih baik akan cenderung mematuhi aturan berkendara yang berlaku dibandingkan pengendara yang memiliki pengetahuan rendah [18].

Hasil dari penelitian ini juga sesuai dengan penelitian dari Raditya yang berjudul hubungan pengetahuan terhadap praktik *safety riding awareness* dengan nilai *p* value 0,024 artinya ada hubungan signifikan antara pengetahuan terhadap praktik *safety riding* [19].

Hubungan Perilaku *Safety Riding* dengan Kepatuhan Lalu Lintas di Dusun 04 Teguhan

Dari hasil penelitian uji korelasi *somers' d* bahwa terdapatnya hubungan yang signifikan antara perilaku *safety riding* dengan kepatuhan lalu lintas dan *p* value = 0,000 (*p*<0,05),

korelasi dengan kekuatannya 0,899 memiliki nilai korelasi sangat kuat dengan positif arah korelasinya yang artinya semakin baik perilaku *safety riding* maka semakin baik pula kepatuhan lalu lintas pengendara motor di Dusun 04 Teguhan, Madiun. Namun pengendara motor dengan perilaku *safety riding* baik masih ada yang tidak melakukan kepatuhan lalu lintas sebanyak 5 orang dikarenakan kondisi kendaraan yang kurang lengkap seperti kondisi tekanan ban, lampu dan sein yang tidak berfungsi.

Perilaku *safety riding* dipengaruhi akan tiga hal yaitu sebelum berkendara, saat berkendara dan setelah berkendara. Perilaku ini adalah suatu tindakan atau sikap keselamatan berkendara. Perilaku dari kebiasaan masyarakat belum tentu sesuai dengan keselamatan berkendara. Perilaku *safety riding* dari kebiasaan pengendara motor untuk melakukan pengecekan, perawatan terhadap kendaraan, menggunakan alat pelindung diri saat berkendara, mematuhi aturan lalu lintas. Kebiasaan masyarakat juga dipengaruhi oleh faktor sosial dari lingkungannya. Lingkungan dengan tingkat kepatuhan lalu lintas yang baik akan berhubungan dengan tingkat kecelakaan yang terjadi di lingkungan tersebut. Aturan mengenai perilaku *Safety Riding* diatur dalam Undang – Undang Republik Indonesia no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kebiasaan masyarakat untuk berperilaku *safety riding* harus menyesuaikan dengan aturan yang ada yang dapat menciptakan lalu lintas yang aman dan tertib [20].

Analisis Regresi Logistik di Dusun 04 Teguhan

Berdasarkan hasil dari uji regresi logistik menunjukkan bahwa pengetahuan *safety riding* memiliki hubungan dengan kepatuhan lalu lintas ($p=0,009$) dengan nilai OR paling tinggi pengetahuan *safety riding* sebesar 10.041. Hal ini berarti variabel bebas pengetahuan *safety riding* mempunyai hubungan paling kuat dibandingkan variabel bebas umur dan perilaku *safety riding*. Variabel bebas pengetahuan *safety riding* memiliki hubungan 10,0 kali lipat dengan kepatuhan lalu lintas. Hal ini dikarenakan pengetahuan *safety riding* adalah dasar seseorang untuk mengambil keputusan dari tindakan yang dilakukan bahaya atau tidak bahaya. Seseorang dengan pengetahuan baik cenderung melakukan kepatuhan lalu lintas karena ada proses *justifikasi* atau penilaian terhadap sesuatu hal yang dilakukan.

Kesimpulan

Hasil dari analisis multivariat yang menggunakan uji regresi logistik dapat menunjukkan variabel pengetahuan *safety riding* memiliki pengaruh paling besar dengan terjadinya kepatuhan lalu lintas

Saran

Untuk peneliti selanjutnya, dapat melakukan penelitian terkait variabel yang belum diteliti di penelitian ini yaitu hubungan masa berkendara dengan kepatuhan lalu lintas.

Daftar Pustaka

1. Khakim. Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara Dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding. Promot Kesehat Masy. 2016;9(1):75.
2. World Health Organization. 2020. Global Status Report and Safety. <https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#ticker>. (20 Maret 2021)
3. Nursalam, 2016 metode penelitian, Fallis A. Kepatuhan lalu lintas. J Chem Inf Model. 2013;53(9):1689–99.
4. Korlantas Polri http://korlantas.polri.go.id/artikel/korlantas/113?Statistik_Laka diakses 22 November 2020
5. Geo Prasada Amriel. kepatuhan berkendara. 2010;1–120.
6. Arianto, N., D. and Arifin, S. (2016) 'Pengaruh usia, pendidikan dan budaya terhadap kepatuhan lalu lintas di wilayah hukum polres jepara', University Research Colloquium, pp. 227–233.
7. Arumsari LT, Rosilawati I, Kadaritna N. Analisis Budaya Berkendara Sepeda Motor dalam Perspektif Gender di Kecamatan Depok Kabupaten Sleman. J Pendidik dan Pembelajaran Kim. 2013;53(9):1689–99.
8. Dwi Kurnia Puspitasari. Kontrol Perilaku Berkendara Remaja Laki-Laki Dan Perempuan.2018
9. Manurung, J., Sitorus, M. E. and Rinaldi (2019) *Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara*, *Jurnal STIKES SitiHajar*, 1(2), pp. 91–99. Available at: <https://jurnal.stkes-sitihajar.ac.id/index.php/jhsp>.
10. Sofa (2015) *Faktor yang mempengaruhi pengetahuan keselamatan berkendara*, 151, pp. 10–17.
11. Maharani, D. (2016) *Faktor-faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Remaja Berkendara Sepeda Motor di Sepanjang Ruas Jalan Matraman-Rawamangun*, Jakarta Timur Tahun 2016, Journal of Chemical Information and Modeling.
12. Notoatmodjo, S. 2010. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta : Rineka Cipta
13. Azizah, M. H. (2016) *Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)*, *kesehatan*

-
- masyarakat* UNNES, 3(2), pp. 23–24. Available at:
<http://lib.unnes.ac.id/25674/1/6411411011.pdf>.
14. Rakhmani, Feti. 2013. *Kepatuhan Remaja dalam Berlalu Lintas*. Jurnal S-1 Ilmu Sosiatri. Volume 2 Nomor 1. Hal: 1-7.
 15. Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
 16. Arianto, N., D. and Arifin, S. (2016) 'Pengaruh usia, pendidikan dan budaya terhadap kepatuhan lalu lintas di wilayah hukum polres jepara', University Research Colloquium, pp. 227–233.
 17. Utari GC. Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi Dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Di Universitas Gunadarma Bekasi. 2010;
 18. Sahrani R. Faktor-Faktor Karakteristik Kebijaksanaan Menurut Remaja. J Psikol Sos. 2019;17(1):36–45.
 19. Raditya, A. (2013) *Jurnal Kesehatan Masyarakat* 2013, Volume 2, Nomor 1, Tahun 2013', *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 2(1), pp. 1–10. Available at:
<http://ejournals1.undip.ac.id/index.php/jkm>.
 20. Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Jakarta.