

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU PEMAKAIAN HELM PENGENDARA SEPEDA MOTOR PADA PELAJAR KELAS X (SEPULUH)

Deden Fadilah, Supriyanto, dan Ruby Ginanjar.

Fakultas Ilmu Kesehatan, Konsentrasi K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) Universitas Ibn Khaldun Bogor
Jl. Desa Kalong II, Leuwiliang Bogor 16640
Email : deden.fadilah03@gmail.com

Abstrak

Banyaknya pelajar yang mengendarai sepeda motor ditambah lagi kecelakaan lalu lintas semakin meningkat tiap tahunnya menyebabkan cedera, luka-luka, bahkan meninggal dunia. Helm diperlukan untuk mencegah terjadinya cedera kepala. Tujuan penelitian ini agar diketahuinya hubungan faktor-faktor perilaku pemakaian helm pengendara sepeda motor pada pelajar. Penelitian ini menggunakan metodologi *cross sectional* yang bersifat kuantitatif. Populasi dan sampel penelitian ini adalah pengendara sepeda motor kelas X (sepuluh) di SMK Pesona Dywantara. Responden didapat dengan perhitungan menggunakan rumus Issac & Michael. Berdasarkan analisis data menggunakan *chi square* diketahui variabel yang berhubungan adalah pengetahuan (*p-value* 0,023), kondisi lingkungan (*p-value* 0,012), dan pengaruh sosial (*p-value* 0,026). Sedangkan variabel yang tidak berhubungan adalah sikap (*p-value* 0,125), dan persepsi (*p-value* 0,957). Saran bagi pelajar tingkatkan kesadaran memakai alat keselamatan berkendara salah satunya helm, segera membuat SIM C jika sudah cukup umur, dan selalu menjaga keselamatan di jalan.

Kata Kunci : Perilaku, Pengendara Sepeda Motor, Pemakaian Helm

Pendahuluan

Kepadatan lalu lintas dan kendaraan mempunyai tingkat signifikan terjadinya kecelakaan yang sangat tinggi, sehingga kendaraan bermotor salah satu pembunuh manusia lewat kecelakaan lalu lintas) (2). Undang-Undang Republik Indonesia (RI) nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 291 ayat 1 dan 2 yang terkait tentang helm (13).

Data Global Status Report on Road Safety 2015 menunjukkan, sekitar 1,2 juta orang meninggal setiap tahunnya karena kecelakaan di jalan raya dan merupakan penyebab utama kematian di kalangan anak

muda pada usia 15-29 tahun. Berdasarkan laporan *World Health Organization* (WHO) saat ini kecelakaan transportasi jalan di dunia telah mencapai 1.5 juta korban meninggal dan 35 juta korban luka-luka/cacat akibat kecelakaan lalu lintas pertahun (16).

Di beberapa negara, cedera kepala diperkirakan mencapai 88% dari kematian akibat kecelakaan di jalan. Helm diperlukan untuk mengurangi kematian dan cedera yang terkait dengan penggunaan sepeda motor dan sepeda (15).

Kendaraan yang terlibat laka lantasi di Kabupaten Bogor tahun 2014 yang paling

banyak terlibat dalam kecelakaan adalah kendaraan sepeda motor yaitu 572 kasus. Kecelakaan sepeda motor sebesar 5.85 % dari 9.766 kasus lebih besar daripada di Kota Bogor dan Jumlah korban profesi yang terlibat laka lantas di Kabupaten Bogor tahun 2014 salah satunya pelajar sebanyak 229 orang risiko kecelakaan dengan korban pelajar sebesar 9.45 % dari 2.422 kasus lebih besar daripada di kota Bogor (8).

Helm untuk pesepeda motor dan pesepeda sangat efektif untuk mencegah cedera kepala dan sekaligus mengurangi beratnya cedera yang akan diterima oleh pengendara maupun penumpang /pembonceng kendaraan roda dua itu (15).

Perilaku merupakan respons/interaksi seorang individu terhadap stimulus yang berasal dari luar maupun dari dalam dirinya. Respons ini dapat bersifat pasif (tanpa tindakan: berfikir, berpendapat, bersikap) maupun aktif (melakukan tindakan) (5).

Remaja merupakan salah satu segmen terbesar penyumbang kecelakaan lalu lintas (6). Salah

satu pembagian tahapan perkembangan remaja disampaikan oleh “*the American School Counselor Association (ASCA)*,” yang terdiri atas tahap-tahap sebagai berikut: (1) Remaja awal, 12-14 tahun; (2) Remaja Pertengahan, 15-16 tahun, dan (3) Remaja Akhir, 17-19 tahun (11) . Pada usia ini, umumnya anak sedang duduk di bangku sekolah menengah (4). Masa remaja merupakan periode penting dalam rentang kehidupan manusia. Karena masa remaja adalah suatu periode peralihan dari masa kanak-kanak ke masa dewasa (Sumiyanto 2013 dalam (2) .

Skinner (1938) dalam Notoatmodjo (2013), merumuskan bahwa perilaku merupakan respons atau reaksi seseorang

terhadap stimulus (rangsangan dari luar), dikenal dengan istilah teori “S-O- R” (Stimulus-Organisme-Respon). Dan teori lainnya yang menyebutkan ada beberapa determinan (Pembentuk) perilaku yaitu teori Lawrence Green, Snehandu B.Kar, dan teori WHO (8). Aspek Pengetahuan, sikap, persepsi, kondisi lingkungan, pengaruh sosial dibutuhkan dalam membentuk pribadi seseorang. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku pemakaian helm pengendara sepeda motor pada pelajar.

Metode

Penelitian ini menggunakan metodologi *cross sectional* yang bersifat kuantitatif. Populasi dan sampel penelitian ini adalah pengendara sepeda motor kelas X (sepuluh) di SMK Pesona Dywantara Kecamatan Leuwisadeng Kabupaten Bogor yang hadir disekolah dan bersedia menjadi responden. Penelitian ini dilakukan dengan pengamatan antara variabel dependen dan independen yang mengambil waktu secara bersamaan. Responden didapat dengan perhitungan menggunakan rumus Issac & Michael (12) sebagai berikut :

$$S = \frac{\lambda^2 \cdot N \cdot P \cdot Q}{d^2 (N-1) + \lambda^2 \cdot P \cdot Q}$$

Hasilnya dibulatkan dari 78,6 sampel diambil sebanyak 80 orang, untuk menghindari kekurangan/missing data.

Analisis data yang digunakan adalah analisis univariat dan bivariat menggunakan Komputer yaitu program *epi data*, *SPSS Versi 23* dan *MS. Excel* serta untuk melihat distribusi frekuensi dan presentase dari setiap karakteristik responden yaitu usia, dan jenis kelamin, variabel independen, dan dependen yang diharapkan dari tabel

distribusi dan untuk melihat hubungan antara variabel independen dan dependen yaitu hubungan Variabel pengetahuan, sikap,

persepsi, kondisi lingkungan dan pengaruh sosial terhadap perilaku pemakaian helm dengan uji statistik *chi-square*.

Hasil

1. Analisis Univariat

Sebagian besar responden berusia 15-16 tahun sebanyak 57 responden (74%) dan

di dominasi responden yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 58 responden (75,3%) serta semua responden menyatakan tidak memiliki SIM C.

Tabel 1. Distribusi frekuensi umur, dan jenis kelamin responden

Usia	Frekuensi (n)	Persen (%)
15-16 tahun	57	74
17-18 tahun	20	26
Jumlah	77	100
Jenis Kelamin		
Laki-laki	58	75,3
Perempuan	19	24,7
Jumlah	77	100

Sumber : data primer

Dari 77 responden mayoritas responden memiliki pengetahuan yang baik terkait tentang helm dalam *safety riding* sebesar 52 orang (67,5%) dan kurang baik sebesar 25 orang (32,5%). Sikap responden sebagian besar baik terkait pemakaian helm sebanyak 45 orang (58,4%), dan kurang baik sebesar 32 orang (41,6%). Persepsi responden positif terkait tentang helm sebesar 45 orang (58,4%) dan persepsi negatif sebesar 32 (41,6%). Kondisi lingkungan responden yang baik terkait tentang helm sebesar 45 orang (58,4%), kurang baik sebanyak 32 orang (41,6%).

Pengaruh sosial yang mendukung responden sebanyak 57 orang (74%), yang tidak mendukung sebesar 20 orang (26%). Dan selanjutnya tindakan pemakaian helm yang aman sebesar 52 orang (67,5), dan yang tidak aman sebesar 25 orang (32,5).

2. Bivariat

Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan uji statistik *chi square* yaitu variabel pengetahuan, sikap, persepsi, kondisi lingkungan, dan pengaruh sosial terhadap perilaku pemakaian helm didapatkan hasil sebagai berikut :

Tabel 2. Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi, Pengaruh Lingkungan, dengan Pemakaian Helm

Variabel	Pemakaian Helm				Total		P-value	OR
	Tidak aman		Aman		N	%		
	n	%	N	%				
Pengetahuan								
Kurang Baik	13	52	12	48	25	100	0,023	3,611
Baik	12	23,1	40	76,9	52	100		
Sikap								
Kurang Baik	14	43,8	18	56,3	32	100	0,125	2,404
Baik	11	24,4	34	75,6	45	100		
Persepsi								
Negatif	11	34,4	21	65,6	32	100	0,957	1,160

Positif	14	31,1	31	68,9	45	100		
Kondisi Lingkungan								
Kurang Baik	16	50	16	50	32	100	0,012	4,000
Baik	9	20	36	80	45	100		
Pengaruh Sosial								
Tidak Mendukung	11	55	9	45	20	100	0,026	3,754
Mendukung	14	24,6	43	75,4	57	100		

Sumber : data primer

Pengetahuan : dari 25 pengendara yang memiliki pengetahuan yang kurang baik, 13 orang (52%) memiliki perilaku pemakaian helm yang tidak aman dan 12 orang (48%) memiliki perilaku pemakaian helm yang aman. Sedangkan dari 52 orang yang pengetahuannya baik, 12 orang (23,1%) diantaranya memiliki perilaku pemakaian helm yang tidak aman, sedangkan 40 orang (76,9%) memiliki perilaku pemakaian helm yang aman.

Sikap : dari 32 pengendara yang memiliki sikap yang kurang baik, 14 orang (43,8%) memiliki perilaku pemakaian helm yang tidak aman dan 18 orang (56,3%) memiliki perilaku pemakaian helm yang aman. Sedangkan dari 45 orang yang sikapnya baik, 11 orang (24,4%)diantaranya memiliki perilaku pemakaian helm yang tidak aman, sedangkan 34 orang (75,6%) memiliki perilaku pemakaian helm yang aman.

Persepsi : dari 32 pengendara yang memiliki persepsi yang negatif, 11 orang (34,4%) memiliki perilaku pemakaian helm yang tidak aman dan 21 orang (65,6%) memiliki perilaku pemakaian helm yang aman. Sedangkan dari 45 orang yang persepsinya positif, 14 orang (31,1%) diantaranya memiliki perilaku pemakaian helm yang tidak aman, sedangkan 31 orang (68,9,%) memiliki perilaku pemakaian helm yang aman.

Kondisi lingkungan : dari 32 pengendara yang memiliki pengaruh lingkungan yang kurang baik, 16 orang

(50%) memiliki perilaku pemakaian helm yang tidak aman dan 16 orang (50%) memiliki perilaku pemakaian helm yang aman. Sedangkan dari 45 orang yang memiliki pengaruh lingkungannya yang baik, 9 orang (20%) diantaranya memiliki perilaku pemakaian helm yang tidak aman, sedangkan 36 orang (80%) memiliki perilaku pemakaian helm yang aman.

Pengaruh sosial : dari 20 pengendara yang memiliki pengaruh sosial yang tidak mendukung, 11 orang (55%) memiliki perilaku pemakaian helm yang tidak aman dan 9 orang (45%) memiliki perilaku pemakaian helm yang aman. Sedangkan dari 57 orang yang memiliki pengaruh teman sebaya yang mendukung, 14 orang (24,6%) diantaranya memiliki perilaku pemakaian helm yang tidak aman, sedangkan 43 orang (75,4%) memiliki perilaku pemakaian helm yang aman.

Pembahasan

Pengetahuan : berdasarkan hasil analisis bivariat, dinyatakan bahwa adanya hubungan yang signifikan antara variabel pengetahuan dengan pemakaian helm dengan nilai P-value = 0,023. Dengan demikian sesuai dengan teori Lawrence Green yang mengatakan bahwa pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mempermudah atau mempredisposisi terjadinya perilaku seseorang begitu juga sebaliknya perilaku seseorang dipengaruhi oleh pengetahuannya sendiri yang merupakan faktor internal seseorang. Seperti

yang terdapat pada teori Teori Snehandu B. Karr mengatakan determinan perilaku dipengaruhi oleh terjangkaunya informasi atau bisa dikatakan pengetahuan terkait dengan tindakan yang akan diambil oleh seseorang (8).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ridho (2012) yang menyebutkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan pemakaian helm pada mahasiswa Universitas Indonesia Depok dengan nilai signifikansi $p\text{-value} = 0,001$ (9) dan oleh penelitian Sambodo (2010) yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara pengetahuan dengan perilaku penggunaan SNI (Helm Standar Nasional Indonesia) pada Mahasiswa FKM (Fakultas Kesehatan Masyarakat) Universitas diPonegoro Semarang dengan nilai $P\text{-Value} = 0,007$ (10). Adapun hasil observasi disekolah tersebut sering didatangi oleh Pihak Kepolisian daerah Leuwiliang dan sudah terjalin hubungan kekeluargaan, serta sering menyampaikan materi kepada murid baru pada saat MPLS (Masa Pengenalan Lingkungan Sekolah) yang berkaitan dengan tata tertib berlalu lintas di jalan raya.

Sikap : dari hasil analisis bivariat, dinyatakan bahwa tidak adanya hubungan yang signifikan antara variabel sikap dengan pemakaian helm saat berkendara dengan nilai $P\text{-value} = 0,125$. Hal ini menunjukkan bahwa kurang sesuai teori Lawrence Green yang menyebutkan bahwa Sikap masih merupakan salah satu faktor yang mempermudah atau memprediksi terjadinya perilaku seseorang begitu juga sebaliknya perilaku seseorang dipengaruhi oleh faktor predisposisi yaitu sikapnya sendiri. Sikap sebagai faktor determinan perilaku dalam teori Snehandu B.Karr yaitu termasuk adanya niat (*intention*) seseorang

untuk bertindak (8). Seperti dalam buku WHO (2014) menyebutkan bahwa masyarakat tidak terlalu peduli dan sikapnya tidak terlalu mendukung peraturan perundang-undangan tentang keharusan memakai helm, penegakan hukum memerlukan dukungan pemerintah secara luas (15).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Colle, dkk (2016) yang menyebutkan bahwa tidak terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku *Safety Riding* pada siswa Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka dengan nilai $P\text{-Value} = 1,000$ (1).

Persepsi : Berdasarkan hasil analisis bivariat, dinyatakan bahwa tidak adanya hubungan yang signifikan antara variabel persepsi dengan pemakaian helm saat berkendara dengan nilai $P\text{-value} = 0,957$. Dan sebagian besar persepsi responden dalam pemakaian helm positif, bukan berarti akan memiliki pemakaian helm yang aman. Maka dari itu dapat dikatakan bahwa persepsi responden kurang berpengaruh terhadap pemakaian helm pada responden kelas X di SMK Pesona Dywantara Kabupaten Bogor. Hal itu dapat disebabkan oleh beberapa faktor lain yang lebih berpengaruh. Persepsi merupakan proses kombinasi dari sensasi yang diterima oleh organ dan hasil interpretasinya (hasil olah otak) (11).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Utari (2010), yaitu terdapat hubungan yang tidak signifikan antara persepsi dengan keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa Universitas Gunadarma Bekasi dengan nilai $P\text{-value} = 0,340$ (14).

Kondisi lingkungan : Berdasarkan hasil analisis bivariat, dinyatakan bahwa adanya, r hubungan yang signifikan antara

variabel kondisi lingkungan dengan pemakaian helm saat berkendara dengan nilai P-value = 0,012. Dengan demikian sesuai dengan teori Lawrence Green yang menyebutkan bahwa Kondisi lingkungan merupakan faktor-faktor yang memungkinkan atau yang memfasilitasi perilaku pemakaian helm begitu juga sebaliknya perilaku pemakaian helm dipengaruhi oleh faktor pemungkin yaitu pengaruh lingkungan. Sama halnya dengan teori WHO perilaku dipengaruhi oleh faktor sumber daya yang tersedia atau dikatakan sarana dan prasarana atau kondisi lingkungan (8).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Rusti (2016) yang menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara dukungan media dengan praktik *Safety Riding*, dengan nilai P Value = 0,000 (3) dan Muhammad Ridho yang menyebutkan bahwa ada hubungan antara pengaruh lingkungan dengan pemakaian helm dengan nilai P-Value = 0,000 (9). Maka dari itu harus membangun lingkungan yang mendukung untuk diterimanya peraturan perundang-undangan dan kebijakan yang akan mendorong bertambahnya pemakaian helm (15).

Pengaruh sosial : berdasarkan hasil analisis bivariat, dinyatakan bahwa adanya hubungan yang signifikan antara variabel pengaruh sosial dengan pemakaian helm saat berkendara dengan nilai P-value = 0,026. Berarti sesuai dengan teori Lawrence Green yang menyebutkan bahwa Pengaruh sosial merupakan faktor-faktor yang mendorong atau memperkuat terjadinya perilaku pemakaian helm begitu juga sebaliknya perilaku pemakaian helm dipengaruhi oleh faktor-faktor penguat yaitu pengaruh sosial sama seperti teori Snehandu B. Karr

determinan perilaku salah satunya yaitu adanya dukungan dari masyarakat sekitarnya (8).

Didukung penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Ridho yang menyebutkan bahwa ada hubungan antara pengaruh sosial dengan pemakaian helm dengan nilai P-Value = 0,002 (9). Studi tentang tingkah laku konsumen juga memperlihatkan bahwa kesadaran tentang helm dapat tersebar melalui komunikasi mulut ke mulut dan juga pemakaian helm menjadi hal yang biasa di masyarakat (15).

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan Perilaku Pemakaian Helm Pengendara Sepeda Motor Pada Pelajar Kelas X Di SMK Pesona Dywantara Kecamatan Leuwisadeng Kabupaten Bogor Tahun 2018, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Dari hasil penelitian dan analisis statistik, pelajar SMK Pesona Dywantara yang mengendarai sepeda motor kelas X memiliki gambaran pemakaian helm sebanyak 52 responden (67,5%) mempunyai perilaku pemakaian helm yang aman dan sebanyak 25 responden (32,5%) mempunyai perilaku pemakaian helm tidak aman.
2. Terdapat hubungan yang signifikan antara variabel pengetahuan dengan pemakaian helm. OR yang didapat adalah 3,611 yang berarti responden yang memiliki pengetahuan yang baik memiliki kemungkinan 3,6 kali untuk memiliki pemakaian helm yang aman.
3. Tidak terdapat hubungan yang

- signifikan antara variabel sikap dengan pemakaian helm.
4. Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variabel persepsi dengan pemakaian helm.
 5. Terdapat hubungan yang signifikan antara variabel kondisi lingkungan dengan pemakaian. OR yang didapat adalah 4,000 yang berarti responden yang memiliki pengaruh lingkungan yang baik memiliki kemungkinan 4,000 kali untuk memiliki pemakaian helm yang aman.
 6. Terdapat hubungan yang signifikan antara variabel pengaruh sosial dengan pemakaian helm. OR yang didapat adalah 3,754 yang berarti responden yang memiliki pengaruh sosial yang mendukung memiliki kemungkinan 3,754 kali untuk memiliki pemakaian helm yang aman.

Referensi

Artikel Jurnal

- [1] Colle, Andi Balladho Aspat, dkk. (2016). *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Siswa SMA Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka*. Jurnal. FKM Universitas Halu Oleo. pdf
- [2] Marsaid, Hidayat, Ahsan. (2013). *Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres Kabupaten Malang*. Jurnal Ilmu Keperawatan. Universitas Brawijaya Journal. P. 2.
- [3] Rusti, Sukarsi dan Falaah, Rezeki Mulia. (2016). *Praktik Safety Riding Pada Pelajar Di Wilayah Kerja Polres Padang Panjang*. Jurnal Human Care. Volume 1.No.3

Buku

- [4] Ali, Mohammad dan Mohamad Asrori. (2005). *Psikologi Remaja Perkembangan Peserta Didik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- [5] Amiruddin, Ridwan. (2013). *Surveilans Kesehatan Masyarakat*. Kampus IPB Taman Kencana Bogor: IPB Press
- [6] Chrussiawanti, Novita. (2015). *Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Kepatuhan Safety Riding Pada Remaja di SMA Negeri 2 Sukoharjo*. Skripsi. Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Kusuma Husada. Surakarta.
- [7] Jawa Barat dalam Angka, Jawa Barat in Figures (2015). Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat. <http://jabar.bps.go.id>
- [8] Notoatmodjo. (2013). *Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasinya*. Jakarta :Rineka Cipta
- [9] Ridho, Muhammad. (2012). *Hubungan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Pemakaian Helm Pada Mahasiswa Universitas Indonesia Depok*. Skripsi. Universitas Indonesia. Depok.
- [10] Sambodo, priyo. (2010). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Penggunaan Helm Standar Nasional (Sni) Oleh Pengendara Sepeda Motor Sebagai Alat Pelindung Keselamatan Berkendara (Studi Pada Mahasiswa Fkm Undip Semarang)*.skripsi. Undip.
- [11] Sarwono, Sarlito Wirawan. (2012). *Pengantar Psikologi Umum*. Jakarta: Rajawali Pers
- [12] Sugiyono. (2008). *Metode Penelitian kuantitatif, Kualitatif dan R&D. A*. Bandung: Alfabeta
- [13] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

- [14] Utari, Gineung Cynthia. (2010). *Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)* di Universitas Gunadarma Bekasi Tahun 2009. Skripsi. Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta. <http://repository.uinjkt.ac.id/>
- [15] WHO. (2014). *Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Global Road Safety*
- [16] _____. (2015). *Global Status Report on Road Safety*. Switzerland: L'IV Com Sàrl, Villars- sous Yens.

Partnership. Indonesia :