

PENGARUH EDUKASI KESEHATAN LINTAS SEKTORAL TERHADAP PENGETAHUAN DAN SIKAP *SAFETY RIDING* KENDARAAN SEPEDA MOTOR PADA PELAJAR SMAN 1 TAMBANG

Tri Novita Idris^{1*}, T. Abdur Rasyid², Rani Lisa Indra³

Program Studi Ilmu Keperawatan, Fakultas Kesehatan, Universitas Hang Tuah Pekanbaru^{1,2,3}

*Corresponding Author : noviitaaidria@gmail.com

ABSTRAK

Remaja sebagai pengguna jalan yang belum sepenuhnya matang memerlukan pendidikan yang menyeluruh tentang aturan lalu lintas, penggunaan helm, surat izin mengemudi (SIM) dan peraturan berkendara lainnya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi pengaruh edukasi kesehatan lintas sektoral terhadap pengetahuan dan sikap *safety riding* kendaraan sepeda motor pada pelajar SMAN 1 Tambang. Jenis penelitian ini adalah kuantitatif dengan *desain quasi eksperimental pre and post test without control*. Populasi pada penelitian ini siswa kelas X dan XI. Teknik sampling menggunakan *Stratified Random Sampling* dengan jumlah sampel 39 orang. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner dan telah dilakukan *Content Validity*. Analisis univariat yang disajikan dalam *tendency central* dan analisis bivariat menggunakan *uji wilcoxon*. Hasil penelitian menunjukkan rata-rata usia responden 16 tahun, mayoritas berjenis kelamin perempuan (76,9%), 23 orang memiliki riwayat kecelakaan bermotor (59%), tidak ada siswa yang memiliki SIM (100%), 21 orang yang sudah mendapatkan edukasi (53,8%). Skor pengetahuan tentang *safety riding pretest* nilai median 70 dan hasil *posttest* 90. Skor sikap tentang *safety riding pretest* nilai median 73 dan nilai median *posttest* 95. Nilai *P-value* $0,001 < 0,05$, yang dapat disimpulkan bahwa edukasi kesehatan lintas sektoral berpengaruh terhadap pengetahuan dan sikap siswa. Pihak sekolah sebaiknya melakukan pengawasan terhadap siswa yang mengendarai sepeda motor ke sekolah dan perlu menumbuhkan sikap siswa mengenai *safety riding* dengan sosialisasi mengenai perilaku *safety riding* serta aturan-aturan lalu lintas dengan bekerja sama dengan pihak kepolisian satuan lalu lintas.

Kata kunci: edukasi, pengetahuan, *safety riding*, sikap

ABSTRACT

As road users who are not yet fully mature, adolescents require comprehensive education about traffic rules, helmet use, driver's licenses, and other driving regulations. The aim of this study is to identify the effect of cross-sectoral health education on the knowledge and attitudes of motorcycle safety riding among students at SMAN 1 Tambang. This quantitative study uses a quasi-experimental design with pre- and post-test without control. The population consists of 10th and 11th-grade students, with a sample size of 39 selected through stratified random sampling. Data collection was conducted using a questionnaire that has undergone content validity testing. Univariate analysis is presented in central tendency, and bivariate analysis uses the Wilcoxon test. The results show the average age of respondents is 16 years, with the majority being female (76.9%). Twenty-three respondents have a history of motor vehicle accidents (59%), and none possess a driver's license (100%). Twenty-one respondents have received prior education (53.8%). The median score for pre-test knowledge of safety riding was 70, while the post-test score was 90. The median score for pre-test attitudes toward safety riding was 73, and the post-test score was 95. The *P-value* was $0.001 < 0.05$, indicating that cross-sectoral health education significantly influences students' knowledge and attitudes. Schools are advised to monitor students who ride motorcycles to school and foster safety riding attitudes through socialization and cooperation with traffic police to educate students on traffic regulations and safe riding behaviors.

Keywords: attitude, education, knowledge, safety riding

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas adalah setiap insiden yang melibatkan kendaraan di jalan, ada pengguna jalan lain atau tidak, yang menyebabkan cedera atau kerusakan properti. Kecelakaan menyebabkan 1,35 juta kematian setiap tahun dari jumlah tersebut, 90% terjadi di negara-negara berkembang. Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab kematian kedelapan untuk segala usia. Mayoritas korban yang meninggal di jalan raya adalah pengendara sepeda, pejalan kaki, mobil dan sepeda motor. Pada tahun 2030, angka kecelakaan akan naik hingga urutan ketujuh (WHO, 2018).

Beberapa faktor dapat memengaruhi kecelakaan yaitu manusia 61%, kendaraan 9%, dan prasarana dan lingkungan 30% (Kementerian Komunikasi dan Informasi, 2019). Faktor individu atau pengendara yang mengemudi, seperti melanggar lalu lintas secara sengaja, tidak mengetahui aturan yang berlaku, dan berpura-pura tidak tahu (Siswanto & Miharja, 2019). Sebagian besar kecelakaan sepeda motor disebabkan oleh kesalahan pengemudi, seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, melawan arus lalu lintas, kondisi sepeda motor di bawah standar, berbalik tanpa menyalakan lampu peringatan, dan membawa banyak orang dalam satu motor (Khayyirah et al., 2023).

Antara 2015 dan 2019, Indonesia mengalami kenaikan tahunan rata-rata kecelakaan di jalan sebesar 4,87%. Badan Pusat Statistik (2020) melaporkan bahwa peningkatan jumlah kerugian material akibat kecelakaan (4,23% per tahun) dan peningkatan jumlah kematian dan cedera ringan (1,41% dan 6,26%). Berdasarkan data yang didapatkan oleh peneliti menunjukkan Riau merupakan provinsi dengan intensitas kecelakaan yang tinggi, Salah satunya adalah Kabupaten Kampar dengan jumlah kejadian kecelakaan 511 pada tahun 2023. Data ini didapatkan dari Satlantas Polresta Kampar. Di Kabupaten Kampar, terdapat 450 kasus kecelakaan kendaraan bermotor pada tahun 2023, terutama yang melibatkan sepeda motor. Kasus ini melibatkan sebanyak 20 korban berusia 0 hingga 9 tahun, 53 korban berusia 10 hingga 15 tahun, 180 korban berusia 16 hingga 30 tahun, 51 korban berusia 31 hingga 40 tahun, 53 korban berusia 41 hingga 50 tahun, dan 93 korban berusia 51 tahun ke atas. Rentang usia 16 hingga 30 tahun (BPS, 2020).

Berdasarkan hasil wawancara langsung dengan pihak kepolisian Polres Kampar pada hari Kamis tanggal 29 Januari 2024 didapatkan daerah rawan kecelakaan yaitu Jalan Lintas Pekanbaru - Bangkinang KM. 17/18 Desa Rimbo Panjang Kecamatan Tambang Kabupaten Kampar. Kecelakaan meningkat di Kampar karena banyaknya kendaraan bermotor, mobil angkutan barang dan sebagian besar jalan berlobang. Hasil dari survey awal dan wawancara kepada polisi yang bekerja di Polres Kampar telah menunjukkan bahwa setidaknya ada tiga faktor yang memicu hal ini terjadi, faktor pertama adalah pengetahuan yang dimiliki orang tua dan guru tentang izin mengemudi, keselamatan berkendara, dan rambu-rambu lalu lintas. Kedua adalah perilaku mahasiswa, yang meliputi pengetahuan tentang keselamatan berkendara, psikologi, serta sikap dan perilaku yang berkaitan dengan peraturan dan rambu-rambu lalu lintas. Faktor ketiga adalah dorongan penggunaan sepeda motor (Satlantas Kampar, 2023).

Kecelakaan lalu lintas dapat dihindari dengan meningkatkan kesadaran berkendara yang aman, dengan mengikuti undang-undang lalu lintas, rambu-rambu jalan, kelayakan kendaraan, dan izin mengemudi yang valid. *Safety riding* bertujuan untuk menjaga diri agar tetap aman saat mengemudi di jalan umum. Pencegahan kecelakaan melalui *safety riding* seperti penggunaan helm, penggunaan peralatan pelindung dan mengikuti aturan lalu lintas dapat mencegah terjadinya kecelakaan. Dampak yang muncul akibat kecelakaan yaitu cedera berat sampai ringan hingga meninggal (Saleh, 2019). Berdasarkan data Polres Kampar daerah yang rawan kecelakaan tahun 2023 jalan Lintas Pekanbaru-Bangkinang KM. 17/18 desa Rimbo Panjang Kecamatan Tambang Kabupaten Kampar. Berdasarkan hasil survei awal hari Jumat tanggal, 12 Februari 2023 yang dilakukan di SMAN 1

Tambang pada wawancara di kelas yaitu, kelas X1 yang berjumlah 35 siswa. 30 siswa yang menggunakan sepeda motor, 5 siswa menggunakan angkutan umum. Siswa mengaku tidak menggunakan helm berjumlah 30 siswa ketika berkendara dengan alasan jarak rumah dengan sekolah dekat, berat jika membawa helm, malas jika menggunakan helm, belum memiliki surat izin mengemudi (SIM) walaupun beberapa usia dari mereka sudah ada yang lebih dari 17 tahun. Sebagian siswa yang diwawancara 3-5 siswa pernah mengalami kecelakaan atau jatuh dari motor. 4 anak diantaranya tertabrak dari belakang saat berbelok ke area sekolah, 1 siswa sempat mengalami cedera kepala ringan dan dilarikan ke rumah sakit, akibat tidak menggunakan helm. Pada saat diwawancara siswa pernah diberikan edukasi berkendara oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polda) pada tahun 2023, tetapi siswa mengaku ada yang tidak mengikuti edukasi tersebut (Saleh, 2019).

Berdasarkan informasi diatas, peneliti merasa pentingnya melakukan pemberian edukasi *safety riding* pada siswa dengan bekerjasama dengan pihak polisi dan perawat agar siswa dapat mengetahui pengaruh edukasi kesehatan lintas sektoral terhadap pengetahuan dan sikap *safety riding* kendaraan sepeda motor pada pelajar SMAN 1 Tambang.

METODE

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif merupakan jenis yang digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian data diambil dengan instrument penelitian dimana hasilnya berupa angka dan menggunakan metode statistika. Penelitian ini menggunakan desain penelitian *Quasy experimental pre and post test without control*. Jenis penelitian ini yaitu *one group pre test design* dalam kelompok yang digunakan untuk penelitian ini dipilih secara random.

Pada penelitian ini peneliti melakukan edukasi kepada kelompok intervensi atau lebih dikenal dengan istilah kelompok yang diberikan edukasi, yang mana kelompok tersebut diambil dari siswa SMAN 1 Tambang secara *random*. Pemberi intervensi dari pihak kesehatan yaitu perawat dan pihak polisi diberikan intervensi berupa keselamatan berkendara, peraturan lalu lintas, biomekanika trauma dan penanganan kecelakaan lalu lintas. Sebelum diberikan edukasi pada kelompok intervensi akan diberikan kuesioner terlebih dahulu untuk observasi *pre-test*. Setelah dilakukan intervensi berupa edukasi *safety riding* kemudian responden akan di observasi kembali menggunakan lembar *post-test* dan siswa akan diberikan lembar kuesioner. Jumlah sampel pada penelitian ini yaitu 39 responden.

Peneliti melakukan uji validitas dengan *content validity* yaitu karena kuesioner yang telah disusun merupakan hasil modifikasi dari kuesioner sebelumnya. Uji validitas konten pada seluruh item pertanyaan dilakukan dengan perhitungan menggunakan rumus Aikens'V, dimana formula digunakan untuk menghitung nilai *content-validity coefficient* yang didasarkan pada hasil penilaian dari panel ahli sebanyak n orang terhadap suatu item dari segi sejauh mana item tersebut mewakili konstruk untuk diukur. Nilai koefisien Aikens'V berkisar antara 0-1 (Hendrayadi, 2014).

Rumus Aikens'V

$$V = \frac{\sum s}{[n - (c - 1)]}$$

Keterangan :

S : r-10

Lo : angka penilaian validitas yang terendah (dalam penelitian ini nilai terendah 0)

C : angka penilaian validitas tertinggi (dalam penelitian ini nilai tertinggi 5)

R : angka yang diberikan oleh penilai

Hasil uji *content validity* setelah peneliti melakukan perhitungan didapatkan pada variabel pengetahuan dan sikap didapatkan skor $0,75 - 1 > 0,05$ skor tersebut sudah dikatakan valid jika nilai ($>0,05$), dapat disimpulkan semua pertanyaan kuesioner telah valid. Uji reabilitas tidak dilakukan karena sudah melakukan uji *content validity*.

Kemudian data yang diperoleh di analisis secara univariat yaitu usia disajikan dalam bentuk *tendency central* terdiri dari mean, median, minimum dan maksimum. Sedangkan, jenis kelamin, riwayat kecelakaan lalu lintas, kepemilikan surat izin mengemudi (SIM), riwayat edukasi *safety riding* disajikan dalam tabel distribusi frekuensi. Analisis bivariat dalam penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi pengaruh edukasi kesehatan lintas sektoral terhadap pengetahuan dan sikap *safety riding* kendaraan sepeda motor pada pelajar SMAN 1 Tambang. Penelitian ini juga telah lolos uji etik Komisi Etik Riset Etik Kesehatan Universitas Hang Tuah Pekanbaru dengan Nomor : 271/KEPK/UHTP/VII/2024.

HASIL

Analisis Univariat

Hasil penelitian 39 responden yang dilakukan di SMAN 1 Tambang , maka didapatkan hasil karakteristik responden disajikan dalam tabel *tendency central* berdasarkan usia didapatkan pada tabel 1 sebagai berikut.

Tabel 1. Distribusi Karakteristik reponden berdasarkan usia

Variabel	Mean	Median	Min-Max
Siswa	16,08	16,00	15-17

Berdasarkan tabel 1 menunjukkan bahwa rerata usia siswa yang menjadi responden pada saat edukasi di SMAN 1 Tambang yaitu siswa yang berusia 16 tahun, usia minimum siswa berusia 15 dan usia maksimum siswa 17 tahun.

Tabel 2. Distribusi frekuensi karakteristik responden berdasarkan Usia, Jenis kelamin, Riwayat Kecelakaan roda dua, kepemilikan SIM, Riwayat edukasi *safety riding*

No.	Karakteristik	n	Presentase (%)
1.	Jenis kelamin		
	Laki-laki	9	23,1
	Perempuan	30	76,9
2.	Riwayat kecelakaan roda dua		
	Tidak pernah	16	41,0
	Pernah	23	59,0
3.	Kepemilikan SIM		
	Tidak ada	39	100
4.	Riwayat edukasi <i>safety riding</i>		
	Tidak pernah	21	53,8
	Pernah	18	46,2
	Total	39	100,00

Berdasarkan tabel 2 didapatkan hasil karakteristik responden pada jenis kelamin terbanyak adalah perempuan sebanyak 30 orang (76,9%), karakteristik riwayat kecelakaan roda dua sebagian besar pernah mengalami kecelakaan yaitu sebanyak 23 orang (59,0%), karakteristik kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi) tidak ada responden yang memiliki SIM yaitu 39 orang (100%%) dan karakteristik riwayat edukasi *safety riding* sebagian besar siswa tidak pernah mengikuti edukasi yaitu 21 orang (53,8%).

Pengetahuan Sebelum dan Sesudah Edukasi

Tabel 3. Nilai Pengetahuan *Pretest* dan *Posttest*

	Median (Minimum-Maksimum)
Nilai pengetahuan <i>pretest</i>	70 (50-95)
Nilai pengetahuan <i>posttest</i>	90 (60-100)

Tabel 3 menunjukkan bahwa terdapat nilai median *pretest* pengetahuan sebesar 70, nilai minimum 50 dan nilai maksimum 95. Nilai median *posttest* pengetahuan sebesar 90, nilai minimum 60 dan nilai maksimum 100. Hal tersebut menunjukkan terdapat peningkatan pengetahuan siswa setelah diberikan edukasi kesehatan lintas sektoral.

a. Sikap Sebelum dan Sesudah Edukasi

Tabel 4. Nilai Sikap *Pretest* dan *Posttest*

	Median (Minimum-Maksimum)
Skor sikap <i>pretest</i>	73 (63-99)
Skor sikap <i>posttest</i>	95 (70-100)

Tabel 4 menunjukkan bahwa terdapat nilai median *pretest* sikap dengan skor 73, nilai minimum 63 dan nilai maksimum 99. Nilai median *posttest* sikap sebesar 95, nilai minimum 70 dan nilai maksimum 100. Hal tersebut menunjukkan terdapat peningkatan sikap siswa setelah diberikan edukasi kesehatan lintas sektoral.

Analisis Bivariat

Berdasarkan hasil uji *Shapiro-Wilk* dinyatakan bahwa data *pretest* dan *posttest* berdistribusi tidak normal, sehingga uji bivariat digunakan untuk mengidentifikasi perbedaan rata-rata *pretest* dan *posttest* menggunakan uji alternatif uji *Wilcoxon test*. Adapun hasil uji bivariat pada penelitian ini sebagai berikut :

Uji Wilcoxon

Pengaruh Edukasi Kesehatan Lintas Sektoral Terhadap Pengetahuan

Tabel 5. Hasil Analisis Uji *Wilcoxon* Pengetahuan

	Median (Minimum-Maksimum)	Nilai <i>P</i>
Pengetahuan sebelum edukasi (n=39)	70 (50-95)	0,001
Pengetahuan setelah edukasi (n=39)	90 (60-100)	

Uji Wilcoxon, 0 responden pengetahuan menurun, 4 tetap, 35 meningkat.

Tabel 5 menunjukkan bahwa terdapat nilai median *pre-test* pengetahuan siswa sebesar 70 dan nilai median *post-test* pengetahuan responden sebesar 90. Terdapat perbedaan nilai rata-rata sebesar 20. Hal tersebut menunjukkan bahwa terjadi peningkatan pengetahuan siswa sesudah diberikan perlakuan menggunakan edukasi kesehatan lintas sektoral. Hasil analisis statistik menunjukkan ada pengaruh pemberian edukasi kesehatan lintas sektoral *safety riding* menggunakan metode ceramah terhadap pengetahuan siswa tentang *safety riding* (pencegahan, biomekanika trauma dan penanganan kecelakaan lalu lintas) dengan nilai *p value* 0,001(<0,05).

Pengaruh Edukasi Kesehatan Lintas Sektoral Terhadap Sikap

Tabel 6. Hasil Uji *Wilcoxon* Sikap

	Median (Minimum-Maksimum)	Nilai <i>P</i>
Sikap sebelum edukasi (n=39)	73 (63-99)	0,001
Sikap setelah edukasi (n=39)	95 (70-100)	

Uji Wilcoxon, 0 responden sikap menurun, 1 tetap, 38 meningkat.

Tabel 6 menunjukkan bahwa terdapat nilai median *pre-test* sikap siswa sebesar 73 dan nilai median *post-test* sikap responden sebesar 95. Terdapat perbedaan nilai rata-rata

sebesar 22. Hal tersebut menunjukkan bahwa terjadi peningkatan sikap siswa sesudah diberikan perlakuan menggunakan edukasi kesehatan lintas sektoral. Hasil analisis statistik menunjukkan ada pengaruh pemberian edukasi kesehatan lintas sektoral *safety riding* menggunakan metode ceramah terhadap sikap siswa tentang *safety riding* (pencegahan, biomekanika trauma dan penanganan kecelakaan lalu lintas) dengan nilai p value 0,001(<0,05).

PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian yang di lakukan di SMAN 1 Tambang didapatkan rata-rata usia siswa 16 tahun, usia minimum siswa 15 tahun sedangkan usia maksimum siswa 17 tahun. Hal ini dikarenakan sebagian besar siswa masuk sekolah pada umur 6 tahun sehingga berumur 16-17 tahun pada kelas X dan XI. Karakteristik remaja akhir usia 16 sampai 19 tahun ditandai dengan tumbuhnya minat terhadap fungsi-fungsi akal, ego mencari peluang untuk mendapatkan pengalaman terbaru, tumbul rasa egois akan kepentingan diri sendiri (Pratama & Sari, 2021). Berdasarkan data Kepolisian Santlantas Polres Kampar usia yang sering mengalami kecelakaan lalu lintas melibatkan usia 16 tahun sampai dengan 30 tahun dengan jumlah 180 kasus. Pada kalangan usia muda sering terlibat kecelakaan yaitu kebiasaan berkendara yang mereka lakukan, kebiasaan berkendara remaja cenderung berisiko, membahayakan diri sendiri maupun orang lain (Handayani & Hartono, 2017). Remaja berusia 16 tahun hingga 18 tahun tertarik untuk mengendarai sepeda motor, tetapi mereka belum mahir mengemudi, sehingga mereka sering mengabaikan aturan lalu lintas dan keselamatan berkendara (Puspoprodo & Laila, 2021). Namun, amarah yang tidak stabil inilah yang dimiliki anak muda yang dapat memengaruhi perilaku pengemudi di jalan raya dan tidak mematuhi peraturan lalu lintas (Lady, Rizqandini, 2020).

Dalam penelitian ini jumlah rata-rata jenis kelamin siswa yaitu perempuan berjumlah 30 orang dengan persentase 76,9% jenis kelamin laki-laki 9 orang dengan persentase 23,1. Pada saat penelitian yang paling dominan perempuan dibandingkan laki-laki disebabkan oleh siswa perempuan lebih banyak dibandingkan laki-laki dan siswa perempuan lebih antusias dalam menghadiri edukasi. Perbedaan jenis kelamin dapat mempengaruhi bagaimana seseorang membuat keputusan selama berkendara yang mana diketahui bahwa pengemudi laki-laki dan pengemudi muda cenderung memiliki percaya diri yang tinggi terhadap kemampuan berkendara dan mengakibatkan perilaku mengemudi yang lebih berbahaya dibandingkan pengemudi perempuan dan pengemudi dewasa (Oktavia & Mahachandra, 2020). Hal ini diperkuat dengan jumlah kecelakaan yang terjadi di Kabupaten Kampar mayoritas laki-laki yang banyak terlibat kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan perempuan. Untuk itu perlunya menanamkan kesadaran diri dan lebih aware terhadap peraturan lalu lintas bahwa melanggar peraturan lalu lintas dapat membawa konsekuensi serius, termasuk denda, risiko cedera serius hingga kematian.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan 23 siswa memiliki riwayat kecelakaan sepeda motor dengan presentase 59% dan yang tidak memiliki riwayat kecelakaan sepeda motor 16 siswa dengan presentase 41%. Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan siswa tidak menggunakan helm saat berkendara ke sekolah Karakteristik responden adalah remaja, karena ada pendapat bahwa remaja atau usia muda lebih besar berkemungkinan mengalami kecelakaan karena kebiasaan berkendara yang cenderung berisiko dan membahayakan diri sendiri dan orang lain, seperti tidak memperhatikan rambu dan marka lalu lintas, tetap memacu kendaraan saat lampu kuning, berkendara dengan kecepatan lebih dari 60 km/jam, dan menggunakan alat komunikasi saat berkendara (misalnya, menelpon, membalapasan maupun mendengarkan musik dan

merokok sambil berkendara (Handayani, Ophelia dan Hartono, 2017). Pengalaman kecelakaan dapat mengajarkan pengendara menilai risiko, dikarenakan sudah berada diposisi dan situasi yang demikian sehingga mampu memperkirakan kemungkinan terburuk yang dapat menyebabkan kecelakaan, dan secara tidak langsung memengaruhi cara berkendara dengan lebih hati-hati.

Siswa yang memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi). Hal ini disebabkan responden yang diambil peneliti dari kelas X dan XI dimana usia siswa 16 tahun. Berdasarkan Pasal 25 peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia (Kapolri) Nomor 9 Tahun 2021 tentang penerbitan dan penandaan surat izin mengemudi dimana ketentuan usia paling rendah memiliki SIM adalah 17 tahun. Semua pengendara harus memiliki surat izin mengemudi yang berarti mereka memiliki lisensi untuk membawa kendaraan mereka, telah dinyatakan lulus tes berkendara oleh polisi, dan merupakan komponen penting dari keselamatan (Muryatma, 2018). Hasil penelitian responden berumur <17 tahun yang dimana usia minimal untuk mendapat SIM adalah 17 tahun. Sehingga sebagian besar responden belum memenuhi syarat memperoleh surat izin mengemudi dan secara hukum belum memenuhi syarat mengendarai sepeda motor.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan didapatkan siswa yang pernah mengikuti edukasi keselamatan berkendara sebanyak 18 siswa dengan presentase 46,2% dan tidak pernah mengikuti edukasi sebanyak 21 siswa dengan presentase 53,8%. Pemberian edukasi di SMAN 1 Tambang oleh Polda Riau dilakukan pada tahun 2023. Tidak hanya dari polisi tersebut siswa dapat mendapatkan informasi tentang keselamatan berkendara tetapi pada siaran televisi, media sosial seperti instagram, tiktok, facebook, siswa dapat memperoleh informasi tentang keselamatan berkendara. Pemahaman juga memengaruhi tindakan manusia, pengetahuan membantu seseorang ketika memutuskan tindakan yang benar atau salah, sehingga seseorang dengan pengetahuan yang lebih luas memiliki kemampuan yang lebih baik untuk memutuskan tindakan dan pengetahuan menentukan perilaku yang dilakukan seseorang secara konsisten (Abdillah, 2018).

Pengaruh Edukasi Kesehatan Lintas Sektoral Terhadap Pengetahuan

Berdasarkan hasil penelitian ini, menunjukkan bahwa edukasi kesehatan lintas sektoral mampu mempengaruhi pengetahuan siswa yang ditunjukkan dengan pengetahuan siswa setelah diberikan intervensi *pretest* dengan nilai median 70 dan nilai median *posttest* 90 terjadi peningkatan pengetahuan sebelum dan sesudah diberikan edukasi. Nilai *p-value* 0,001 (<0,05) yang dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan terhadap skor pengetahuan sebelum dan sesudah diberikan edukasi. Hasil analisis statistik menunjukkan terdapat pengaruh pemberian edukasi kesehatan lintas sektoral *safety riding* terhadap pengetahuan siswa.

Berdasarkan hasil penelitian Lestari et al (2019) tentang pemberdayaan lintas sektoral dalam upaya mewujudkan peduli kesehatan dan keselamatan berkendara. Hasil penelitiannya menunjukkan pengetahuan sebelum diberikan edukasi 42,4% dan setelah diberikan edukasi 73,6%, hal ini menunjukkan bahwa implementasi pendidikan lintas sektoral ini memberikan efek positif terhadap pengetahuan masyarakat terhadap kesehatan dan keselamatan berkendara. Hal ini sejalan dengan penelitian Saputro et al (2019) hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat pengaruh edukasi *safety riding* terhadap pengetahuan siswa dimana nilai median *pretest* pengetahuan 10,00 dan nilai *posttest* 15,00. Terdapat perbedaan nilai rata-rata sebesar 5,00 dengan (*p-Value* 0,000). Hal tersebut menunjukkan bahwa terjadi peningkatan pengetahuan responden setelah diberikan edukasi *safety riding*.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Sofingi (2018) yang berjudul pengaruh pelatihan terhadap pengetahuan tentang gizi buruk dan *inter-professional collaboration*

petugas puskesmas. Hasil yang didapatkan pengetahuan sebelum diberikan pelatihan memiliki rerata 8,75 dan setelah pelatihan 10,67. Hal ini menunjukkan adanya peningkatan rerata dengan p-value 0,008 yang menunjukkan adanya perbedaan rerata pengetahuan sebelum dengan setelah perlakuan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Kurniasih et al (2022) dengan judul penelitian kerjasama lintas sektor dalam upaya mencegah stunting di RT 39 emas permata sinabung. Penelitian ini dilakukan oleh mahasiswa Universitas Muhammadiyah yang bekerjasama dengan pihak BKKBN sebagai edukator. Dari hasil edukasi ini masyarakat mendapatkan ilmu dan menambah wawasan agar bisa memberikan makanan yang bergizi untuk anaknya. Program lintas sektor ini bertujuan mengajak masyarakat menjadi mitra pemerintah untuk peduli kesehatan dan turut melibatkan pemerintah daerah lintas sektor antara pemerintahan, pemangku kebijakan, dan masyarakat dalam pembangunan berwawasan kesehatan dan lingkungan masyarakat.

Faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat pengetahuan menurut Notoadmodjo (2020) yaitu tingkat pendidikan, faktor pendidikan memberikan pengetahuan sehingga terjadi perubahan perilaku yang positif menjadi meningkat dan faktor informasi, seseorang yang mendapatkan informasi lebih banyak akan menambah pengetahuan yang lebih banyak. Hal ini sejalan dengan penelitian Wahyuningsih dan Ramdana (2021) pengetahuan *safety riding* akan membiasakan seseorang untuk lebih hati-hati dan sadar untuk menggunakan kendaraan secara aman dalam artian semakin sering siswa mendapatkan informasi mengenai *safety riding* semakin lebih memperhatikan aturan-aturan yang ada. Adapun pengetahuan *safety riding* merupakan bekal yang harus dimiliki sebelum mengendarai kendaraan yang menekankan pada penguasaan kemampuan, keterampilan pengendalian, mental serta *attitude* yang mana akan semakin baik seiring dengan lama masa berkendara dan pengalaman (Hidayat dan Lakoro, 2012).

Penelitian yang dilakukan oleh Syaputra dan Nurbaeti (2021) peningkatan pengetahuan dengan cara melakukan edukasi pada siswa akan mempengaruhi pengetahuan, sikap dan perilaku berkendara yang sesuai dengan aturan keselamatan. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Prasetyani dan Rusdiyana (2023) hasil dari kegiatan edukasi kepada siswa banyak siswa memiliki ketertarikan dengan materi yang disampaikan karena tergolong jarang mereka dapatkan di bangku sekolah, penjelasan materi yang disampaikan dengan baik, dan komunikasi interaktif yang meningkatkan kenyamanan antara siswa dengan pemateri, kegiatan edukasi keselamatan berkendara pada siswa kelas IX sangat berguna untuk membantu para siswa berproses dalam masa perkembangan remaja mereka. Peningkatan keselamatan berkendara melalui edukasi merupakan salah satu pilar dalam WHO mengenai keselamatan berkendara (WHO, 2010). Pengetahuan seseorang tentang pencegahan kecelakaan lalu lintas dapat menjadi salah satu faktor penentu terjadinya insiden di jalan raya. Semakin tinggi pengetahuan pengendara mengenai aturan dan rambu-rambu lalu lintas dapat menurunkan potensi bahaya mengalami kecelakaan lalu lintas.

Pengaruh Edukasi Kesehatan Lintas Sektoral Terhadap Sikap Siswa

Berdasarkan hasil penelitian ini, menunjukkan bahwa edukasi kesehatan lintas sektoral mampu mempengaruhi sikap siswa yang ditunjukkan dengan sikap siswa setelah diberikan intervensi *pretest* dengan nilai median 73 dan nilai *posttest* 95 terjadi peningkatan sikap sebelum dan sesudah diberikan edukasi. Nilai p-value 0,001 (<0,05) yang dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan terhadap skor sikap sebelum dan sesudah diberikan edukasi. Hasil analisis statistik menunjukkan terdapat pengaruh pemberian edukasi kesehatan lintas sektoral *safety riding* terhadap sikap siswa.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Sunandar et al (2024) dengan judul dukungan lintas sektoral dalam meningkatkan gerakan masyarakat hidup sehat yang

melibatkan tenaga kesehatan puskesmas, mahasiswa perawat, anggota DPR RI. Hasil yang diperoleh pengetahuan dan sikap masyarakat baik tentang GERMAS dan adanya hubungan bermakna antara dukungan lintas sektor dengan pelaksanaan GERMAS. Hal tersebut menunjukkan bahwa dibutuhkan kerjasama pihak pemerintah dan kesehatan dalam menjalankan gerakan hidup sehat sehingga informasi sampai kepada masyarakat.

Penelitian yang dilakukan oleh Saputro et al, (2019) menunjukkan bahwa terdapat nilai rata-rata pretest sikap 36,11 dan posttest 40,08 dengan (p -value : 0,001). Hal ini menunjukkan bahwa terdapat peningkatan sikap responden setelah dilakukan edukasi *safety riding*. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Kusmawan, (2021) menunjukkan bahwa terdapat perbedaan nilai rata-rata sikap sebelum edukasi 27,71 dan nilai rata rata sikap setelah diberikan edukasi 30,14 dengan (p -Value : 0,005). Hal ini menunjukkan terjadi peningkatan nilai rata- rata sikap responden ini menunjukkan terdapat pengaruh edukasi *safety riding* terhadap sikap siswa.

Ruslan (2015) menyatakan bahwa sikap responden yang buruk tentang keselamatan berkendara secara signifikan meningkatkan risiko mengembangkan praktik keselamatan berkendara yang buruk. Sebaliknya, sikap responden yang baik tentang keselamatan berkendara akan menghasilkan praktik keselamatan berkendara yang baik karena mereka sadar bahwa dengan mengikuti aturan berkendara yang aman, mereka dapat menghindari kecelakaan. Namun, masih ada siswa yang mengendarai sepeda motor dengan cara yang tidak aman, seperti saling serobot, tidak menyalakan lampu tanda ketika berbelok, keluar pagar sekolah dengan ugal-ugalan ketika pulang sekolah, dan tidak memakai helm. Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pembentukan sikap yaitu, pengalaman pribadi, pengaruh orang lain yang dianggap penting, pengaruh kebudayaan, media massa, lembaga pendidikan dan lembaga agama, pengaruh faktor emosional (Widyastuti and Trisnawati 2019). Sangat penting untuk menjaga moral dan sopan santun saat berkendara di jalan raya. Hal ini dilakukan untuk mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan di atas dapat dirimpulkan bahwa (a) Karakteristik responden meliputi usia, jenis kelamin, riwayat kecelakaan, kepemilikan SIM, riwayat edukasi. Didapatkan usia siswa 15-17 tahun, jenis kelamin terbanyak adalah perempuan yaitu 30 responden (76,9%) jenis kelamin laki-laki 9 responden (23,1%), riwayat kecelakaan dari 39 responden yang pernah mengalami kecelakaan sebanyak 23 responden (59%), kepemilikan SIM tidak ada siswa yang memiliki SIM (100%) dikarenakan usia siswa rata-rata 16 tahun, riwayat edukasi dari 39 responden yang pernah mengikuti kegiatan edukasi 18 responden (46,2%). (b) Nilai pengetahuan siswa sebelum diberikan edukasi kesehatan lintas sektoral didapatkan nilai median sebesar 70. (c) Nilai pengetahuan siswa setelah diberikan edukasi kesehatan lintas sektoral dengan nilai median sebesar 90. Terdapat perbedaan nilai rata-rata sebesar 20. (d) Skor sikap siswa sebelum diberikan edukasi kesehatan lintas sektoral didapatkan nilai median sebesar 73. (e) Skor sikap siswa setelah diberikan edukasi kesehatan lintas sektoral didapatkan nilai median sebesar 95. Terdapat perbedaan nilai rata-rata sebesar 22. (f) Hasil analisis statistik menunjukkan terdapat pengaruh pemberian edukasi kesehatan lintas sektoral *safety riding* menggunakan metode ceramah terhadap pengetahuan dan sikap siswa tentang *safety riding* (pencegahan, biomekanika trauma dan penanganan kecelakaan lalu lintas) dengan nilai p value 0,000.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada SMAN 1 Tambang, para pelajar yang menjadi responden, serta instansi lintas sektoral yang telah berkontribusi dalam kegiatan edukasi kesehatan. Dukungan moril, materiil, serta kerjasama yang diberikan telah memberikan dampak positif terhadap kelancaran penelitian ini. Semoga hasil dari jurnal ini dapat memberikan manfaat dan menjadi referensi penting dalam upaya peningkatan keselamatan berkendara di kalangan pelajar.

DAFTAR PUSTAKA

- Aeni, Q. (2016). *Faktor yang berhubungan dengan perilaku safety riding pada mahasiswa kesehatan masyarakat sebagai pengendara sepeda motor* [Skripsi]. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- Azizah, H. M. (2016). *Faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada mahasiswa* [Skripsi]. Universitas Negeri Semarang. <http://lib.unnes.ac.id/25674/1/6411411011.pdf>
- Brown, T., Isbel, S., Yu, M., & Bevitt, T. (2020). *Measuring attitudes: Current practices in health professional education*. 1–28.
- Can, C. S., Healthy, I., Community, L., Sunandar, K., Hatimah, I., Suryadi, A., Shantini, Y., Pendidikan, F. I., & Indonesia, U. P. (2024). Dukungan lintas sektor dalam meningkatkan gerakan masyarakat hidup sehat. *Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat*, 34(2), 407–417.
- Hamid, A., Kusumawati, N., & Lestari, R. R. (2022). Faktor-faktor penyebab kejadian kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Kecamatan Tapung Kabupaten Kampar Provinsi Riau, Indonesia. *Jurnal Ilmiah Ilmu Kesehatan*, 1(1), 1–8. <http://journal.universitaspahlawan.ac.id/index.php/jiik/article/view/10903>
- Handayani, D., Ophelia, R. O., & Hartono, W. (2017). Pengaruh pelanggaran lalu lintas terhadap potensi kecelakaan pada remaja pengendara sepeda motor. *E-Jurnal Matriks Teknik Sipil*, (September), 838–843.
- Hidayat, R., & Lakoro, R. (2012). Perancangan buku visual safety riding untuk remaja usia 16–18 tahun sebagai panduan keselamatan oleh Honda. *Jurnal Sains dan Seni ITS*, 1(1), 11–16.
- Khayyirah, A. N., Dolly, A. T., Syarifullah, D. A., Anugrah, R., Octavianus, R., Bagy, J., Anggraini, N. L., Malik, R., & Isabellah, M. (2023). Meningkatkan pemahaman berkendara sepeda motor siswa-siswi kelas 12 SMA Negeri 9 Balikpapan terhadap tingkat kecelakaan di Balikpapan. *Jurnal Pengabdian Masyarakat*, 1(10), 2562–2570.
- Kurniasih, R., Kristian, A., Shidiq, M., Andri, J., Panzilion, P., Weti, W., & Sartika, A. (2022). Kerjasama lintas sektor dalam upaya mencegah stunting di RT 39 Emas Permata Sinabung. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Kuliah Kerja Nyata (JIMAKUKERTA)*, 2(3), 587–591. <https://doi.org/10.36085/jimakukerta.v2i3.4210>
- Kusmawan, D. (2021). Peningkatan awareness, pengetahuan dan sikap dalam keselamatan berkendara (safety riding) untuk murid SMKN 2 Kota Jambi. *BERNAS: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 2(4), 913–920. <https://doi.org/10.31949/jb.v2i4.1343>
- Lestari, N. D., Budi, A. W. S., & Afik, A. (2019). Pemberdayaan lintas sektoral dalam upaya mewujudkan masyarakat peduli kesehatan dan keselamatan berkendara. *Jurnal Pengabdian Pada Masyarakat*, 4(4), 443–450. <https://doi.org/10.30653/002.201944.220>

- Muryatma, N. M. (2018). Hubungan antara faktor keselamatan berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara. *Jurnal PROMKES*, 5(2), 155–166. <https://doi.org/10.20473/jpk.v5.i2.2017.155-166>
- Pratama, D., & Sari, Y. P. (2021). Karakteristik perkembangan remaja. *Edukasimu.Org*, 1(3), 1–9. <http://edukasimu.org/index.php/edukasimu/article/view/49>
- Saputro, D., Handayani, L., & Dewi, M. K. (2019). Pengaruh penyuluhan safety riding dengan media audio visual terhadap peningkatan perilaku berkendara. *Jurnal Cakrawala Promkes*, 1(2), 69. <https://doi.org/10.12928/promkes.v1i2.577>
- Sofingi, I. (2018). Faktor gizi dan keselamatan berkendara. *Jurnal Gizi Indonesia*, 11(1), 61–71.
- Srisantyorini, T., Alpiani, M., Saputra, N., Al-Barbasy, M. M., Bahri, S., & Sudin, M. (2021). Kesadaran pengendara terhadap perilaku aman dalam berkendara (safety riding) sepeda motor pada siswa-siswi. *AN-NUR: Jurnal Kajian dan Pengembangan Kesehatan Masyarakat*, 1(2), 201–214.
- Suyitno, J., Jatmoko, D., Primartadi, A., Ardiyanti, I. A., & Widiyono, Y. (2023). Pelatihan safety riding sebagai langkah keamanan pelajar berkendara. *Jubaedah*, 1–7. <http://jubaedah.lppmbinabangsa.id/index.php/home>
- Syaputra, E. M., & Nurbaeti, T. S. (2021). Sosialisasi keselamatan berkendara (safety riding) pada anak TK Mutiara DWP Indramayu. *Abdi Wiralodra: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 2(2), 85–94. <https://doi.org/10.31943/abdi.v2i2.29>
- Wahyuningsih, I., & Ramdana, S. (2021). Pengetahuan dan perilaku safety riding siswa SMA. *Holistik Jurnal Kesehatan*, 14(4), 564–572. <https://doi.org/10.33024/hjk.v14i4.3502>