

**FAKTOR – FAKTOR KEPATUHAN PENGGUNAAN ALAT
PELINDUNG DIRI SAAT BERKENDARA MOTOR BAGI
MAHASISWA FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU
PENDIDIKAN UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH
SURAKARTA**

Salma Zhafira^{1*}, Sheena Ramadhia Asmara Dhani²

Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Kesehatan, Universitas Muhammadiyah
Surakarta^{1,2}

*Corresponding Author : sra776@ums.ac.id

ABSTRAK

Setiap tahunnya, jalan raya menjadi lokasi terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya nyawa sekitar 1,19 juta orang secara global. Kecelakaan tersebut menimbulkan konsekuensi serius, seperti cedera fisik hingga kematian. Pengguna kendaraan sepeda motor punya risiko yang lebih tinggi dialaminya cedera serius dalam kecelakaan lalu lintas karena kurangnya perlindungan fisik dibandingkan pengguna kendaraan mobil. Salah satu upaya preventif dalam mengurangi dampak kecelakaan adalah penggunaan APD berkendara. Metode kuantitatif dengan desain cross-sectional digunakan dalam pelaksanaan penelitian ini yang dijalankan selama periode Agustus sampai Oktober 2024 dan memiliki sampel 100 yang berasal dari mahasiswa yang menempuh pendidikan pada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan di Universitas Muhammadiyah Surakarta yang dipilih melalui teknik sampling kuota. Sejumlah 51% pengetahuan baik, sejumlah 64% sikap baik, lalu ada 37% responden yang pernah mengalami kejadian kecelakaan, dan terdapat 26% responden yang patuh terhadap aturan berkendara. Terdapat hubungan signifikan yang mana sikap terbukti berpengaruh terhadap kepatuhan dalam memakai APD ($p=0,044$), sementara bagian variabel pengetahuan ($p=1,000$) serta variabel pengalaman kecelakaan ($p=0,214$) tidak menunjukkan hubungannya terhadap penggunaan APD. Tiada hubungan antara variabel pengetahuan dan kejadian kecelakaan dengan kepatuhan memakai APD berkendara motor. Disisi lain, sikap mempunyai hubungan dengan kepatuhan memakai APD menunjukkan bahwa variabel ini menunjukkan nilai yang signifikan dalam statistik.

Kata kunci : kepatuhan penggunaan APD, mahasiswa, pengendara sepeda motor, pengetahuan, sikap

ABSTRACT

Every year, road accidents occur exists which lead to the loss of approximately 1.19 million lives globally. These accidents have serious consequences; such as, physical injury and death. Furthermore, motorcycle users are considered as higher risk of serious injury in traffic accidents due to the lack of physical protection compared to car users. One preventative measure in order to reduce the impact of accidents is the use of PPE while driving. This study was conducted from August to October 2024 which used a quantitative method with a cross-sectional design. The sample was 100 students who enrolled in the Faculty of Teacher Training and Education at Muhammadiyah University of Surakarta was selected by using a quota sampling technique. Fifty-one percent of respondents have good knowledge, 64% have good attitudes, 37% have experienced an accident, and 26% complied with driving regulations. There was a significant correlation between attitude and compliance with PPE use ($p=0.044$), while knowledge ($p=1.000$) and accident experience ($p=0.214$) show no relationship with PPE use. In addition, there was no correlation between knowledge and accident incidence and compliance with PPE use when riding motorcycles. However, attitude is related to compliance with PPE use which indicates statistical significance. Authorities need to take firm action against students and motorcyclists who are less compliant with PPE use so that they will be more compliant with PPE use whenever and wherever they ride.

Keywords : attitude, PPE compliance, knowledge, motorcyclist, student

PENDAHULUAN

Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. menurut Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 24 Nomor 22 Tahun 2009. Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab utama kematian di dunia dan memberikan dampak besar terhadap kelompok usia produktif. WHO (2023) mencatat bahwa setiap tahunnya lebih dari 1,19 juta orang meninggal akibat kecelakaan di jalan raya. Angka ini menjadi alarm serius bagi banyak negara, terutama negara berkembang, karena berdampak langsung pada beban sosial dan ekonomi. Kecelakaan tidak hanya menyebabkan kematian, tetapi juga disabilitas jangka panjang yang dapat menurunkan kualitas hidup korban (World Health Organization, 2023). Di Indonesia, berdasarkan data Pusat Informasi Kecelakaan Nasional (Pusiknas), tercatat sebanyak 150.409 kejadian kecelakaan lalu lintas pada tahun 2023 dengan total korban mencapai 221.514 orang. Dari angka tersebut, 22.358 korban dinyatakan meninggal dunia (Pusiknas, 2023). Sebagian besar korban berada dalam rentang usia 17–45 tahun, yang merupakan usia produktif dengan tingkat mobilitas tinggi dan keterlibatan besar dalam sektor ekonomi dan sosial (Kemenhub, 2023).

WHO (2023) melaporkan bahwa setiap tahunnya, jalan raya menjadi lokasi terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya nyawa sekitar 1,19 juta orang secara global. Kecelakaan tersebut menimbulkan konsekuensi serius, seperti cedera fisik hingga kematian. Data Pusiknas tahun 2023 menyatakan terdapat 150,409 kejadian laka lantas di Indonesia dengan total korban mencapai 221,514 dengan perincian 182,980 orang mengalami luka ringan, 16,176 orang yang mengalami luka berat dan tercatat 22.358 kematian yang disebabkan oleh insiden kecelakaan lalu lintas. Dari data tersebut ditampilkan pula usia pengendara dan penumpang yang terlibat dalam kejadian laka lantas tersebut rentang usia 17-45 tahun yang mana usia tersebut masuk kedalam usia produktif, usia yang memiliki tingkat mobilitas yang tinggi, usia yang memiliki peran penting dalam perubahan sosial Pengguna kendaraan sepeda motor punya risiko yang lebih tinggi dialaminya cedera serius dalam kecelakaan lalu lintas karena kurangnya perlindungan fisik dibandingkan pengguna kendaraan mobil. Salah satu upaya preventif dalam mengurangi dampak kecelakaan adalah penggunaan APD berkendara yang sesuai, seperti helm berstandar nasional, jaket pelindung, sarung tangan, dan sepatu.

Kematian pada pengendara sepeda motor umumnya disebabkan oleh cedera kepala. Helm yang berkualitas tinggi terbukti mampu menurunkan risiko kematian lebih dari enam kali lipat serta mengurangi potensi cedera otak sebesar 74% (WHO,2023). *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) telah menyatakan bahwa mengenakan helm mampu mengurangi risiko meninggal dunia akibat kecelakaan bagi pengendara motor sebesar 29%, dan juga menurunkan risiko cedera otak sebanyak 67% (Sisimwo, & Onchiri, 2018). Pengendara sepeda motor menjadi kelompok dengan risiko tertinggi mengalami cedera serius akibat kecelakaan lalu lintas. Menurut WHO (2023), kematian pada pengendara motor sebagian besar disebabkan oleh cedera kepala, dan penggunaan helm yang sesuai standar dapat menurunkan risiko kematian hingga enam kali lipat. Sisimwo dan Onchiri (2018) menambahkan bahwa penggunaan helm mampu menurunkan risiko kematian sebesar 29% dan cedera otak sebesar 67% pada pengendara motor. Dukungan terhadap pentingnya penggunaan helm juga ditemukan dalam studi Liu et al. (2008) yang menyatakan bahwa penggunaan helm dapat menurunkan risiko kematian sebesar 42% dan cedera kepala hingga 69%. Cochrane Review (2007) juga menegaskan bahwa pemakaian helm secara konsisten adalah salah satu intervensi paling efektif dalam mencegah cedera berat pada kecelakaan sepeda motor. Oleh karena itu, edukasi tentang penggunaan alat pelindung diri (APD) saat berkendara menjadi sangat penting untuk ditegakkan secara luas. Selain penggunaan APD, pendekatan sistem

keselamatan jalan (*safe system approach*) juga menjadi strategi penting dalam menurunkan angka kecelakaan lalu lintas. WHO (2023) menekankan bahwa pendekatan ini mencakup perencanaan infrastruktur jalan yang aman, pembatasan kecepatan, penggunaan kendaraan aman, serta penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas. Pendekatan ini telah berhasil menurunkan angka kecelakaan secara signifikan di beberapa negara yang menerapkannya secara konsisten (Bliss & Breen, 2009).

Dari sisi ekonomi, *World Bank* (2024) melaporkan bahwa negara-negara berkembang kehilangan sekitar 2–6% dari Produk Domestik Bruto (PDB) mereka setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, investasi dalam keselamatan lalu lintas bukan hanya berdampak pada penyelamatan nyawa, tetapi juga merupakan langkah strategis untuk pembangunan ekonomi. Intervensi keselamatan jalan yang tepat dapat memberikan pengembalian investasi dalam bentuk produktivitas masyarakat yang lebih tinggi dan beban sistem kesehatan yang lebih rendah (*World Bank*, 2024).

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi tingkat kepatuhan mahasiswa Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Surakarta dalam penggunaan alat pelindung diri (APD) saat berkendara motor. Fokus penelitian mencakup faktor pengetahuan, sikap, persepsi risiko, pengaruh lingkungan sosial, serta ketersediaan dan kenyamanan alat pelindung diri. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar dalam merancang intervensi edukatif dan kebijakan kampus guna meningkatkan keselamatan berkendara di kalangan mahasiswa.

METODE

Metode kuantitatif dengan desain *cross-sectional* digunakan dalam pelaksanaan penelitian ini yang dijalankan selama periode Agustus sampai Oktober 2024. Populasi penelitian terdiri dari 6.618 mahasiswa yang menempuh pendidikan pada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan di Universitas Muhammadiyah Surakarta. Sampel studi menggunakan purposive sampling dengan kriteria inklusi berupa mahasiswa aktif FKIP yang menggunakan kendaraan motor dan memarkirkannya di parkiran Gedung C sehingga didapatkan sampel sejumlah 100 responden. Data dikumpulkan menggunakan kuesioner yang didistribusikan langsung kepada responden melalui Google Forms, dengan variabel yang dianalisis meliputi variabel independen seperti pengetahuan, sikap, serta pengalaman terlibat kecelakaan lalu lintas, dan variabel dependen berupa kepatuhan dalam pemakaian APD saat berkendara motor. Untuk analisis data, studi ini memanfaatkan perangkat lunak SPSS versi 20. Penelitian ini telah melalui uji etik dengan nomor No.1279/KEPK-FIK/V/2025.

HASIL

Setelah dilakukan pengumpulan data berikut sajian data untuk memberikan gambaran yang mengenai data penelitian.

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden

	Frekuensi	
	n	(%)
Jenis Kelamin		
Laki-Laki	27	27
Perempuan	73	73
Program Studi		
Pendidikan Akutansi	9	9

Pendidikan Bahasa Inggris	3	3
Pendidikan Sastra dan Bahasa Indonesia	35	35
Pendidikan Biologi	1	1
Pendidikan Geografi	6	6
Pendidikan Guru Sekolah Dasar	15	15
Pendidikan Guru Pendidikan Anak Usia Dini	5	5
Pendidikan Matematika	8	8
Pendidikan Teknik Informatika	5	5
Pendidikan Olahraga	5	5
Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan	8	8
Tempat Tinggal		
Kost / Kontrak	54	54
Tidak kost/Rumah	46	46
Jarak Tempuh		
< 5 KM (Kilo Meter)	41	41
5-10 KM (Kilo Meter)	31	31
> 10 KM (Kilo Meter)	28	28

Menurut tabel 1, mayoritas responden dalam studi ini ialah perempuan, total 73 orang (73%), sementara responden laki-laki berjumlah 27 orang (27%). Sementara itu, jika dilihat dari variabel program studi, mayoritas responden berasal dari Program Studi Pendidikan sastra dan bahasa indonesia sebanyak 35 responden (35%). Berdasarkan variabel tempat tinggal, mayoritas responden tinggal di kost atau rumah kontrakan, yaitu sebanyak 54 orang (54%), sedangkan 46 responden lainnya (46%) tinggal di rumah sendiri. Sementara itu, untuk variabel jarak tempuh, sebagian besar responden memiliki jarak perjalanan kurang dari 3 kilometer dari tempat tinggal menuju kampus, dengan total 41 orang (41%).

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Pengetahuan, Sikap, Kejadian Lalu Lintas dan Kepatuhan

Kategori	Frekuensi	
	n	(%)
Pengetahuan		
Baik	51	51
Kurang Baik	49	49
Sikap		
Baik	64	64
Kurang Baik	36	36
Pengalaman Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas		
Pernah	37	37
Tidak Pernah	63	63
Kepatuhan		
Patuh	26	26
Tidak Patuh	74	74

Mengacu pada tabel 2, temuan studi menunjukkan bahwa 51 responden (51%) memiliki tingkat pengetahuan yang tergolong rendah, sedangkan 49 responden (49%) memiliki tingkat

pengetahuan yang baik. Untuk variabel sikap, sebanyak 64 responden (64%) menunjukkan sikap yang positif, sedangkan 36 responden (36%) memiliki sikap yang kurang baik. Selain itu, mayoritas responden, yaitu 63 orang (63%), belum pernah mengalami kecelakaan lalu lintas, sedangkan 37 orang (37%) pernah mengalami kecelakaan. Terkait kepatuhan dalam pemanfaatan APD saat berkendara motor, sebanyak 74 responden (74%) diketahui tidak patuh, sementara hanya 26 responden (26%) yang patuh dalam penggunaan APD berkendara.

Hubungan Pengetahuan dengan Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara Motor

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Hubungan Pengetahuan dengan Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara Motor

Pengetahuan	Kepatuhan APD Berkendara Motor				Total	<i>p-value</i>		
	Tidak Patuh		Patuh					
	F	%	F	%				
Kurang Baik	5	10,2	44	89,8	49	49		
Baik	5	9,8	46	90,2	51	51		
Total	10	10	90	90	100	100		

Berdasarkan tabel 3, terlihat bahwa di antara kelompok responden tak patuh, persentase tingkat pengetahuan yang buruk mencapai 10,2%, yang sedikit lebih besar daripada responden dengan pengetahuan yang baik, yang hanya sebesar 9,8%. Sementara itu, pada kelompok yang patuh, responden dengan pengetahuan kurang baik mencapai 89,9%, sedangkan mereka dengan pengetahuan baik mencapai 90,2%. Dengan *p*-value 1,000 (*p* > 0,05), temuan ini menandakan tidak didapatkan hubungan signifikan tingkat pengetahuan dan kepatuhan terhadap pemanfaatan APD selama mengemudi.

Hubungan Sikap dengan Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara Motor

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Hubungan Sikap dengan Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara Motor

Sikap	Kepatuhan APD Berkendara Motor				Total	<i>p-value</i>		
	Tidak Patuh		Patuh					
	F	%	F	%				
Kurang Baik	7	19,5	29	80,5	36	36		
Baik	3	4,68	61	95,3	64	64		
Total	10	10	90	90	100	100		

Selaras data pada tabel 4, individu dengan sikap negatif lebih banyak yang tidak patuh memakai APD (19,5%) dibanding mereka yang bersikap positif (4,68%). Sebaliknya, mayoritas responden dengan sikap baik cenderung patuh (95,3%), sementara yang bersikap buruk tetap ada yang patuh (80,5%). Tercatat 7 orang bersikap buruk dan tidak patuh, serta 61 orang bersikap baik dan patuh. Didapatnya hubungan signifikan sikap dan kepatuhan penggunaan APD saat berkendara (*p* = 0,044).

Hubungan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas dengan Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara Motor

Mengacu pada tabel 5, terlihat bahwa dari kelompok yang tidak patuh, sebanyak 16,2% tidak memiliki riwayat kecelakaan lalu lintas, sedangkan 6,34% lainnya pernah mengalami kecelakaan. Di sisi lain, dalam kelompok yang patuh, tercatat 83,7% tidak pernah terlibat dalam

kecelakaan lalu lintas, sementara 93,65% pernah mengalaminya. Selaras hasil analisis, p-value 0,214 dikemukakan tidak didapatkan hubungan signifikan antara kepatuhan mahasiswa menggunakan alat pelindung diri (APD) dengan insiden kecelakaan lalu lintas ($p > 0,05$).

Tabel 5. Distribusi Frekuensi Hubungan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas dengan Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara Motor

Kejadian Kecelakaan	Kepatuhan APD Berkendara Motor				Total	<i>p-value</i>		
	Tidak Patuh		Patuh					
	F	%	F	%				
Tidak Pernah	6	16,2	31	83,7	37	37		
Pernah	4	6,34	59	93,65	63	63		
Total	10	10	90	90	100	100		

PEMBAHASAN

Distribusi karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin pada studi ini memperlihatkan bahwa proporsi mahasiswa yang aktif mengendarai sepeda motor lebih tinggi pada kelompok perempuan dibandingkan laki-laki. Pengendara perempuan memiliki pengaruh signifikan, yaitu sekitar 4–7 kali lebih besar dibandingkan pengendara laki-laki, dalam memicu terjadinya kecelakaan fatal maupun nonfatal (Wedagama, 2014). Kejadian kecelakaan tersebut dapat dipengaruhi oleh beragam faktor, di antaranya adalah kelelahan. Menurut Meirinda (2017) mengendarai sepeda motor setiap hari dengan jarak tempuh yang cukup jauh dengan posisi tubuh saat mengendarai motor secara monoton dan kurangnya istirahat dapat menyebabkan kelelahan. Faktor kelelahan tersebut yang memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Hubungan antara Pengetahuan dengan Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara Motor

Temuan diperoleh dari analisis statistik menunjukkan bahwa nilai-p adalah 1.000, dengan demikian menandakan bahwa p melebihi 0,05. Dengan demikian, hipotesis nol (H_0) dapat diterima, menandakan tiada hubungan signifikan statistik sikap individu dan kepatuhan mereka terhadap pemanfaatan alat pelindung diri (APD) saat mengendarai sepeda motor. Hasil ini selaras dengan studi Muliawati, Puspawati, Dewi (2022), yang juga tidak mengidentifikasi hubungan substansial antara tingkat pengetahuan dan kepatuhan terhadap pemanfaatan APD, meskipun p -value yang mereka peroleh adalah 0,003 ($p > 0,05$). Temuan serupa juga diungkapkan dalam penelitian oleh Putri dan Astuti (2023), mengemukakan tiada hubungan antara pengetahuan dan kepatuhan pemakaian APD. Pengetahuan merupakan hasil dari proses seseorang mengenali sesuatu melalui pengamatan dan persepsi terhadap suatu objek. Pemahaman yang dimiliki seseorang memiliki kontribusi penting terhadap pembentukan perilaku dan tindakannya. Proses pengindraan ini melibatkan kelima pancaindra, yaitu penglihatan, penciuman, pendengaran, perasa, dan peraba. Dominan informasi didapat manusia asalnya indera mata serta telinga (Notoatmodjo, 2012).

Terdapat kemungkinan bahwa ada faktor selain pengetahuan yang mempengaruhi kepatuhan seseorang dalam menggunakan APD berkendara motor. Faktor-faktor tersebut bisa berasal dari pengendara kendaraan bermotor seperti ketidaknyamanan penggunaan APD, atau faktor eksternal seperti tidak adanya penindakan dari petugas polisi lalu lintas.

Hubungan antara Sikap dengan Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara Motor

Dari temuan analisis statistik diperoleh p -value hasil yang diperoleh dari analisis statistik, nilai $p = 0,044$ ditentukan, yang berada di bawah ambang signifikansi yang ditetapkan 0,05 (p

< 0,05). Akibatnya, hipotesis alternatif (H1) didukung, hasil menunjukkan hubungan signifikan secara statistik antara sikap individu dan kepatuhan dalam pemakaian perlengkapan keselamatan diri (APD) ketika mengendarai sepeda motor. Penelitian ini didukung Rachmawati & Yuantari, (2022) yang menandakan bahwa terdapat keterkaitan antara sikap dan kepatuhan, nilai p sebesar 0,023.

Sikap positif cenderung mendorong individu untuk bertindak secara positif pula. Kepatuhan pengendara motor dalam menggunakan APD saat berkendara dipengaruhi oleh berbagai faktor yang beragam yang mencakup elemen intrinsik dan ekstrinsik, yang mencakup perilaku berbahaya yang berasal dari individu serta kondisi situasional yang kurang mendukung keselamatan. Menurut Heinrich (1930) dalam Zulkarnaen & Ramdhani (2023), faktor utama penyebab kecelakaan adalah perilaku yang tidak aman. Oleh karena itu, sikap dan tindakan yang positif sangat dibutuhkan untuk mendukung perilaku patuh dalam penggunaan APD saat berkendara. Hal ini disebabkan karena dalam berkendara yang aman, pengendara memerlukan kemampuan untuk memberikan respons yang cepat dan tepat, sehingga mereka dapat lebih sigap dalam menghadapi situasi di sekelilingnya guna mencegah kecelakaan maupun penyakit akibat kerja (Rachmawati & Yuantari, 2022). Situasi ini selaras dengan teori yang menunjukkan bahwa sikap ialah faktor dipengaruhinya kepatuhan seseorang (Notoatmodjo, 2019).

Hubungan antara Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas dengan Kepatuhan Penggunaan APD Berkendara Motor

Analisis menunjukkan $p = 0,214$, artinya tiada hubungan signifikan pengalaman kecelakaan dan kepatuhan memakai APD. Penelitian lain oleh Ghasemzadeh (2017) juga mengidentifikasi tidak ada hubungan yang berarti antara pengalaman kejadian kecelakaan dengan memakai helm p value 0,280 dimana $p > 0,05$. Menurut penelitian Ranney (2010) dalam Mahdafi Sharif dkk (2023) 62,2 % pengendara yang tidak selalu memakai helm melaporkan pernah mengalami kecelakaan, dibanding 25,3 % pada kelompok yang selalu memakai helm ($p = 0,01$). Menurut Cushman dan Rosenberg (1991), menggunakan peralatan keselamatan kerja dapat memengaruhi kenyamanan karena dapat membatasi gerakan dan menyulitkan komunikasi. Namun demikian, ini seharusnya tidak berfungsi sebagai pemberian untuk mengabaikan pentingnya alat pelindung diri di tempat kerja. Sebaliknya, diperlukan penyesuaian yang tepat agar pekerja tetap dapat bekerja secara optimal sambil memenuhi standar keselamatan.

Berbanding terbalik dengan penelitian dari Vissoci dkk (2020) Adanya riwayat kecelakaan berhubungan secara negatif dengan perilaku berkendara berisiko pengendara yang pernah mengalami kecelakaan umumnya lebih patuh dalam mengenakan helm dan mengencangkan tali dagu, serta mempercayai efektivitasnya dalam meminimalkan dampak dari kecelakaan. Kejadian kecelakaan tidak berhubungan dengan kepatuhan penggunaan terdapat kemungkinan faktor diluar dari variabel penelitian seperti kejadian kecelakaan sebelumnya yang responden alami tidak mengakibatkan dampak yang serius bagi responden, sehingga responden tidak mendapatkan efek jera.

KESIMPULAN

Studi ini menunjukkan bahwa pengetahuan dan riwayat kecelakaan tidak berpengaruh nyata terhadap kepatuhan penggunaan APD. Sebaliknya, sikap individu berperan penting, semakin positif sikap, semakin tinggi kepatuhannya, dan sebaliknya. Saran yang bisa dilakukan yaitu dengan adanya penindakan tegas dari pihak berwajib terhadap mahasiswa dan pengendara yang kurang patuh dalam penggunaan APD berkendara agar lebih patuh dalam penggunaan

APD berkendara kapanpun dan dimanapun serta penting untuk pihak fakultas untuk mengadakan penyuluhan mengenai pentingnya penggunaan APD berkendara.

UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terimakasih penulis sampaikan khususnya kepada pihak Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Surakarta serta para responden yang telah bersedia meluangkan waktu sehingga seluruh data yang diperlukan dalam pelaksanaan penelitian ini berhasil dihimpun dan telah melalui proses analisis. Selain itu, ucapan terimakasih juga penulis sampaikan kepada semua pihak yang berkontribusi dan memberikan dukungan dalam terlaksananya penelitian ini dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Afelumo, O. L., Abiodun, O. P., & Sanni, F. O. (2021). *Prevalence of protective measures and incident among motorcycle riders with road Safety compliance in a Nigerian Semi-Urban community*. *International Journal of Occupational Safety and Health*, 11(3), 129–138. <https://doi.org/10.3126/ijosh.v11i3.39764>
- Afolabi, K. A., & Afolabi, A. O. (2021). *Perception and Compliance with Use of Safety Helmet as a Preventive Measure among Commercial Motorcyclists in Yoruba Ethnic-Dominated South-West Nigeria*. *International Journal of Public Health and Pharmacology*, 1(2), 35–49. <https://doi.org/10.52589/ijphp-eoeevcum>
- Azzahri, L. M., & Ikhwan, K. (2019). Hubungan Pengetahuan Tentang Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) dengan Kepatuhan Penggunaan APD pada Perawat di Puskesmas Kuok. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 3(1), 50–57. <http://journal.universitaspahlawan.ac.id/index.php/prepotif/article/view/442> <https://doi.org/10.31004/prepotif.v3i1.442>
- Cushman, W. H., & Rosenberg, D. J. (1991). *Human factors in product design*. *Advances in human factors/ergonomics*, 14.
- Ghasemzadeh, S., Babazadeh, T., Allahverdipour, H., Sadeghi-Bazargani, H., & Kouzekanani, K. (2017). *Cognitive-behavioral determinants of using helmet by motorcyclists in a rural community*. *Journal of Transport & Health*, 6, 548–554. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2017.04.007>
- Liswanti, Y. (2015). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kepatuhan Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) Serta Kaitannya terhadap Status Kesehatan pada Petugas Pengumpul Sampah Rumah Tangga di Kota Tasikmalaya Tahun 2014. *Jurnal Kesehatan Bakti Tunas Husada: Jurnal Ilmu-Ilmu Keperawatan, Analis Kesehatan Dan Farmasi*, 13(1). <https://doi.org/10.36465/jkbth.v13i1.34>
- Mahdavi Sharif, P., Najafi Pazooki, S., Ghodsi, Z., Nouri, A., Ghoroghchi, H. A., Tabrizi, R., & Rahimi-Movaghhar, V. (2023). *Effective factors of improved helmet use in motorcyclists: a systematic review*. *BMC public health*, 23(1), 26. <https://doi.org/10.1186/s12889-022-14893-0>
- Mauludi, A. A., Djunaidi, Z., & Arif, L. S. (2021). Perilaku Berisiko Sebagai Faktor Penyebab Kecelakaan pada Pengemudi Sepeda Motor Komersial: *Systematic Review*. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 8(1), 12-25. DOI: 10.46447/ktj.v8i1.307
- Meirinda, D. E., Suroto, S., & Ekawati, E. (2017). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Karyawan Pengendara Sepeda Motor di Koperasi Simpan Pinjam (KSP) Sumber Rejeki Blora. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 5(3), 240-248. <https://doi.org/10.14710/jkm.v5i3.17218>

- Miranda, R. B. D., Souza, J. S. D., Santos, F. O., Santos, A. S. D., Fonsêca, C. P., Ferreira, L. N., ... & Cardoso, J. P. (2021). *Associated factors with traffic accidents among college students*. DOI: <http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v10i1.11668>
- Muliawati, N. K., Puspawati, N. L. P. D., & Dewi, P. S. M. (2022). Hubungan Pengetahuan dengan Kepatuhan Masyarakat dalam Adaptasi Kebiasaan Baru Masa Pandemi Covid-19 di Tempat Kerja. *Jurnal Keperawatan*, 14(S1), 19-26. <https://doi.org/10.32583/keperawatan.v14iS1.3>
- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). (2019). *Motorcycle Safety Guidelines*. National Highway Traffic Safety Administration.
- Notoadmojo, S. (2010). Pengetahuan perawat tentang APD. Jakarta. Rineka Cipta.
- Notoadmojo, S. (2012). Teori Tentang Pengetahuan. Jakarta. Rineka Cipta.
- Notoadmojo, S. (2019). Pengantar Ilmu Perilaku Kesehatan. Jakarta. Rineka Cipta.
- Nugroho, A., Semendawai, A. H., & Intihani, S. N. (2022). Analisis Yuridis Penerapan Restoratif Justice dalam Kecelakaan Lalu Lintas Golongan Berat yang Menyebabkan Orang Lain Meninggal Dunia Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 Dalam Perspektif Keadilan. *Veritas*, 8(2), 21-39. <https://doi.org/10.34005/veritas.v8i2.2061>
- Nugroho, R. T. S., Linda, O. L., & Novianus, C. (2021). Faktor yang Berhubungan dengan Safety Riding pada Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. DR. HAMKA Tahun 2021. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, 2(1), 89-102. <https://doi.org/10.24853/eohjs.2.1.89-102>
- Pertiwi, W. E., & Febrianti, R. (2022). Hubungan antara Pengetahuan, Sikap dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Siswa *Boarding School* dan Pondok Pesantren di Kota Serang. *Journal of Baja Health Science*, 2(02), 129–137. <https://doi.org/10.47080/joubahs.v2i02.2105>
- Pratt, C. F., Primrose, H. A., & Fulcher, M. (2019). *Factors influencing protective equipment use by mountain bikers: Implications for injury prevention*. *New Zealand Medical Journal*, 132(1502), 25–39. ISSN (Electronic): 1175-8716
- Pusiknas Bareskrim Polri. (2023). Data Pusat Informasi Kriminal Nasional. Bareskrim Polri. Statistik Laka Lantas Tahun 2023. Jakarta
- Putri, N. F., & Astuti, W. K. (2023). Hubungan Pengetahuan dan Sikap Terhadap Kepatuhan Konsumsi Tablet Tambahan Darah pada Mahasiswa Ekstensi FKM UI. *SEHATMAS: Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat*, 2(1), 271-277. <https://doi.org/10.55123/sehatmas.v2i1.1397>
- Rachmawati, N. P., & Yuantari, C. (2022). Analisis Tingkat Pengetahuan, Sikap, Kebijakan dan Ketersediaan Sarana terhadap Perilaku Kepatuhan Menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) pada Pengendara Go-Ride Dimasa Pandemi Covid-19. *Faletehan Health Journal*, 9(01), 57–65. <https://doi.org/10.33746/fhj.v9i01.300>
- Ranney ML, Mello MJ, Baird JB, Chai PR, Clark MA (2010). *Correlates of motorcycle helmet use among recent graduates of a motorcycle training course*. *Accid Anal Prev*. 2010 Nov;42(6):2057-62 Epub 2010 Jul 16. PMID: 20728662.. doi: 10.1016/j.aap.2010.06.017.
- Senaji, F. M., Muhonja, D. F., & Maathai, D. R. (2023). *Association between Utilization of Personal Protective Equipment and Prevalence of Road Traffic Injuries amongst Motorcycle Users in Kibera Constituency, Nairobi County Kenya*. *International Journal of Current Science Research and Review*, 06(02), 1008–1016. <https://doi.org/10.47191/ijcsrr/v6-i2-17>
- Siregar, Z., & Dewi, I. (2020). Analisis Ruas Jalan Lintas Sumatera Kota Tebing Tinggi dan Kisaran Sebagai Titik Rawan Kecelakaan Lalu Lintas. *Jurnal MESIL (Mesin Elektro Sipil)*, 1(2), 63–73. <https://doi.org/10.53695/jm.v1i2.88>

- Sisimwo, P. K., & Onchiri, G. M. (2018). *Epidemiology of head injuries and helmet use among motorcycle crash injury: a quantitative analysis from a local hospital in Western Kenya*. *Pan African medical journal*, 31(1). doi:10.11604/pamj.2018.31.70.16988
- Solah, M. S., Hamzah, A., Mohd Jawi, Z., Ariffin, A. H., Paiman, N. F., Md Isa, M. H., & Khalid, M. S. (2021). *The Requisite for Motorcycle Personal Protective Clothing: Malaysia's Perspective*. *Journal of the Society of Automotive Engineers Malaysia*, 3(1), 74–83. <https://doi.org/10.56381/jsaem.v3i1.107>
- Srisantyorini, T., Alpiani, A. M., Saputra, N., Bahri, S., & Sudin, M. (2021). Kesadaran Pengendara Terhadap Perilaku Aman dalam Berkendara (*Safety Riding*) Sepeda Motor Pada Siswa-Siswi Sekolah Menengah Kejuruan "X" di Kota Tangerang Selatan. AN-NUR: Jurnal Kajian dan Pengembangan Kesehatan Masyarakat, 1(2), 201-214. <https://doi.org/10.24853/an-nur,%201,%202,%20201-214>
- Sulistyowati, I., & Sukwika, T. (2022). Investigasi Kecelakaan Kerja Akibat Alat Pelindung Diri Menggunakan Metode SCAT dan Smart-PSL. *Jurnal Ilmu Kesehatan Bhakti Husada: Health Sciences Journal*, 13(01), 27-45. doi: <https://doi.org/10.34305/jikbh.v13i1.367>.
- Undang-Undang Republik Indonesia (2009) Nomor 22 Tahun 2009. Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- Vissoci, J. R. N., Krebs, E., Meier, B., Fiorese, I., Vieira, L. d. A., Byiringiro, F., Rulisa, S. & Staton, C. A. (2020). *Road traffic crash experience among commercial motorcyclists in Kigali, Rwanda*. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 181-187. doi:10.1080/17457300.2020.1724158.
- Wedagama, D. P. (2014). Analisis Kelompok Pengendara Sepeda Motor yang Berpeluang Terlibat Kecelakaan Lalu Lintas. repository.unud.ac.id
- World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*. World Health Organization (WHO).
- World Health Organization. (2020). *Global Status Report on Road Safety*. In World Health Organization. Geneva.
- World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2018. Determinants of health safety and mobility*, World Health Organization . <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>
- World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2018. New Who Guide Aims to Boost the Use of Life Saving Helmets for Motorcycle Riders*, World Health Organization . <https://www.who.int/news-room/detail/05-04-2023-new-who-guide-aims-to-boost-the-use-of-life-saving-helmets-for-motorcycle-riders>
- Zulkarnaen, Z., & Ramdhan, D. H. (2023). Analisis Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Kerja pada Pekerja Bagian Produksi Di PT. XYZ. *Jurnal Cahaya Mandalika ISSN 2721-4796 (online)*, 3(2), 728-741. <https://doi.org/10.36312/jcm.v3i2.1745>