

Romi Ilham¹ Yasnani² Syawal kamiluddin Saptaputra³

Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo¹²³

romilham174@gmail.com¹ yasnani rahabuddin@yahoo.com² Syawalkesker2012@gmail.com³

Abstrak

Safety Riding adalah perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi diri sendiri maupun orang lain demi menciptakan suatu kondisi yang tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi disekitar kita. Tujuan Penelitian ini untuk Mengetahui Gambaran *Safety Riding* pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016. Metode penelitian ini adalah penelitian *observasional* dengan menggunakan pendekatan penelitian *Deskriptif kuantitatif* yang bertujuan untuk mengetahui Gambaran *Safety Riding* pada mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016. Hasil penelitian menunjukkan *Safety riding* pada mahasiswa/mahasiswi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo sudah baik yakni 127 (69,1%) dan sisahnya masih buruk yakni 57 (30,9%), Kondisi Rem pada Kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo masih buruk yakni 100 (53,3%) dan sisanya baik yakni 84 (45,7%), Kondisi Ban/roda pada Kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo sudah baik yakni 116 (63,0%) dan sisanya masih buruk yakni 68 (37,0%), Kondisi Instrumen lampu pada Kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo sudah baik yakni 125 (67,9%) dan sisanya masih buruk yakni 59 (32,1%), Kondisi Kaca spion pada Kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo masih buruk yakni 102 (54,5%) dan sisanya baik yakni 82 (45,5%). Mahasiswa seharusnya diberi bimbingan tentang *safety riding* agar lebih memahami dan menerapkan *safety riding* dimana terlihat masih ada mahasiswa yang memiliki perilaku yang buruk serta senantiasa tidak menerapkan *safety riding* sebelum, saat, dan setelah berkendara, tidak menaati rambu-rambu lalu lintas dan tidak memperhatikan kondisi rem, ban/roda, instrumen lampu, dan kaca spion pada kendaraan sepeda motornya.

Kata Kunci : *Safety riding, Rem, Ban/Roda, Instrumen Lampu, Kaca Spion.*

THE OVERVIEW OF SAFETY RIDING AMONG STUDENTS OF PUBLIC HEALTH FACULTY OF HALUOLEO UNIVERSITY 2016

ABSTRACT

Safety Riding is a riding behavior which ideally should have security levels adequately for oneself and the others in order to create a condition that does not endanger for the other riders and be aware of possible dangers that can occur around us. The aim of this study was to determine the overview of Safety Riding among students of Public Health Faculty of Haluoleo University 2016. The method of study is an observational study with descriptive quantitative approach that aims to determine the overview Safety Riding on the students of the Public Health Faculty of Haluoleo University 2016. The results showed the safety riding on students of the Faculty of Public Health has been good which 127 (69.1%) and the rest was still bad that 57 (30.9%), condition of brakes on motorcycles students of the Public Health Faculty of Haluoleo University was still bad that 100 (53.3%) and the rest was good that 84 (45.7%), condition of Tire/wheel on motorcycles students of the Public Health Faculty of Haluoleo University has been good namely 116 (63.0 %) and the rest was still poorly that 68 (37.0%), condition of lights Instrument on motorcycles students of the Public Health Faculty of Haluoleo University has been good which 125 (67.9%) and the rest was still bad namely 59 (32, 1%), condition of rearview mirror on a motorcycle students of the Public Health Faculty of Haluoleo University was still badly that 102 (54.5%) and the rest was good that 82 (45.5%). The students should be given a guidance about safety riding so that can more comprehending and applying of safety riding because the students still have a bad behavior, and always did not apply the safety riding when ride, not obey the traffic signs and not give an attention to the condition of the brakes, tires/wheel, lights instrument, and rearview mirror on his motorcycle before riding.

Keywords: Safety riding, Brakes, Tires / Wheels, Lamps Instrument, Reaerview Mirrors.

PENDAHULUAN

Sekitar 1,3 juta orang setiap tahunnya meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, atau kurang lebih dari 3000 kematian tiap hari di seluruh dunia. Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah kesehatan masyarakat yang mempengaruhi semua sector kehidupan. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh *World Health Organization* (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, dibawah penyakit jantung koroner dan *Tuberculosis* (TBC). WHO mencatat 1,2 juta orang meninggal setiap tahunnya dalam kecelakaan lalulintas dan 50 juta orang korban kecelakaan lalu lintas mengalami luka serius maupun catat tetap, umumnya yang tewas dalam kecelakaan lalu lintas berusia 15 sampai 44 tahun, dan 77% adalah laki-laki. Pada tahun 2010 resolusi Majelis Umum PBB menyatakan sebuah Dekade Aksi Keselamatan Jalan (2011-2020). Dekade ini diluncurkan pada Mei 2011 di lebih dari 110 negara, dengan tujuan menyelamatkan jutaan nyawa dengan meningkatkan keselamatan jalan dan kendaraan; meningkatkan perilaku pengguna jalan; dan meningkatkan layanan darurat¹.

Berdasarkan laporan POLRI, angka kematian di Indonesia pada tahun 2010 yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas sebanyak 31.186 jiwa atau rata-rata 84 orang tewas setiap hari atau 3-4 orang setiap jamnya, kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia tidak lepas dari meningkatnya jumlah kendaraan roda dua yang beroperasi. Data yang di peroleh dari Ditjen Perhubungan Darat diketahui bahwa jumlah kendaraan roda dua ada di angka 83.390.073 unit di tahun 2013 dan meningkat menjadi 92.529.925 unit di tahun 2014. Sedangkan, jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas di tahun 2013 adalah 26.416 orang dan di tahun 2014 meningkat menjadi 28.297 orang².

Kecelakaan paling banyak terjadi pada anak muda usia 18-23 tahun yaitu sebanyak 259 dari 851 M kecelakaan di sepanjang tahun 2008-2010. Hal ini dapat dikarenakan pada rentang umur 18-23

tahun merupakan kelompok umur yang memiliki mobilitas dengan berbagai aktifitas dan cenderung masih labil dalam berkendara karena usia yang muda³.

Berdasarkan data Direktorat Lalu Lintas Polda Sulawesi Tenggara pada tanggal 1 Januari 2012 sampai tanggal 31 Desember 2015, kendaraan roda dua yang terlibat kecelakaan lalu lintas di Sulawesi Tenggara berjumlah 5.999 atau 73,4% dari total kendaraan yang terlibat kecelakaan. Data tersebut menunjukkan bahwa kendaraan roda dua memiliki kontribusi yang besar dalam hal terjadinya kecelakaan di Sulawesi Tenggara⁴. Hasil Penelitian sebelumnya yang dilakukan terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan kepatuhan *safety riding*, artinya bahwa semakin tinggi tingkat pengetahuan seseorang maka semakin besar pula tingkat kepatuhan terhadap *safety riding*⁵.

Data kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Kendari Sulawesi Tenggara pada tahun 2013 sebanyak 398 kasus, 2014 sebanyak 316 kasus, 2015 sebanyak 396 kasus, 2016 sebanyak 382 kasus. Sehingga berjumlah 1.492 kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Kendari tahun 2013 sampai tahun 2016. Sedangkan jumlah korban meninggal dunia pada tahun 2013 sebanyak 63 kasus, 2014 sebanyak 54 kasus, 2015 sebanyak 41 kasus, 2016 sebanyak 42 kasus. Sehingga korban meninggal dunia tahun 2013 sampai tahun 2016 akibat kecelakaan lalu lintas berjumlah 200 kasus. Jumlah korban luka berat dan luka ringan tahun 2013 sebanyak 181 kasus luka berat dan 338 kasus luka ringan, 2014 sebanyak 122 kasus luka berat dan 249 kasus luka ringan, 2015 sebanyak 117 kasus luka berat dan 342 kasus luka ringan, 2016 sebanyak 99 kasus luka berat dan 358 kasus luka ringan. Sehingga kasus luka berat dan luka ringan tahun 2013 sampai tahun 2016 akibat kecelakaan lalu lintas adalah 519 kasus luka berat dan 1.287 kasus luka ringan akibat kecelakaan lalu lintas di Kota Kendari Sulawesi Tenggara⁶.

Mahasiswa Kesehatan Masyarakat merupakan seorang *motivator* dalam bidang kesehatan yang mempunyai skill dan kemampuan yang seharusnya dapat memberi contoh yang baik mengenai *safety riding* pada masyarakat dan dapat diaplikasikan dalam kehidupan sehari-hari khususnya dalam berkendara yang baik dan aman sehingga dapat mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas yang ada di Kota Kendari Sulawesi Tenggara. Adapun jumlah populasi pengendara sepeda motor yang berada di Fakultas Kesehatan Masyarakat tahun 2016 berjumlah 339 orang, dari jumlah mahasiswa angkatan 2013 yang mempunyai kendaraan sepeda motor berjumlah 133 orang, angkatan 2014 berjumlah 63 orang, angkatan 2015 berjumlah 67 orang, angkatan 2016 berjumlah 74 orang.

Berdasarkan hasil studi pendahuluan pada bulan November 2016 di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo, penulis melakukan observasi terhadap kondisi rem, ban/roda, instrument lampu, dan kaca spion pada kendaraan sepeda motor mahasiswa dan wawancara langsung menggunakan kuesioner *safety riding* saat, sebelum, dan setelah berkendara terhadap 50 mahasiswa yang memiliki kendaraan bermotor dari berbagai angkatan, 20 orang (40%) berasal dari angkatan 2013, 9 orang (18%) berasal dari angkatan 2014, 10 orang (20%) berasal dari angkatan 2014, 11 orang (22%) berasal dari angkatan 2016. Berdasarkan hasil observasi keseluruhan mahasiswa tersebut belum memenuhi standar keselamatan berkendara dan tidak memperhatikan kondisi kendaraannya. Seperti, tidak menggunakan helm, tidak memasang spion dengan lengkap dan tidak menggunakan spion standar, menggunakan ban dengan ukuran kecil atau tidak menggunakan ban standar dan masih menggunakan ban yang sudah tidak layak pakai, tidak memperhatikan kondisi rem depan dan belakang atau menggunakan rem variasi atau bukan rem standar, instrumen lampu tidak berfungsi dengan baik, dan mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi sehingga berisiko

untuk terjadi kecelakaan. Padahal *safety riding* dan mempersiapkan kondisi kendaraan sebelum berkendara sangat penting untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada usia produktif.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "Gambaran *Safety Riding* pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016".

METODE

Jenis penelitian yang dilakukan merupakan penelitian *observasional* dengan menggunakan pendekatan penelitian *Deskriptif kuantitatif* yang bertujuan untuk mengetahui Gambaran *Safety Riding* pada mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016.

Populasi penelitian adalah Populasi dari penelitian ini merupakan mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo angkatan 2013, 2014, 2015, 2016 sebanyak 339 Mahasiswa yang mempunyai kendaraan sepeda motor. sampel menggunakan teknik *Proportionate Stratified Random Sampling*, teknik ini digunakan karena populasinya tidak homogen, mengacu pada pendapat⁷, sehingga jumlah sampel dalam penelitian ini berjumlah 184 responden.

Data Primer Penelitian ini akan Data primer adalah data yang langsung diambil atau diperoleh dari responden dengan wawancara langsung menggunakan kuesioner dan lembar observasi yang di bantu oleh tenaga mekanik ahli PT Astra Honda Motor dari Bengkel Ahas Mesran Utama 2 Andonohu. Data yang diperoleh dari instansi terkait yang ada hubungannya dengan penelitian ini. Dalam hal ini data yang diperoleh dari Direktorat Lalu Lintas Polda Sulta guna mengetahui data-data kecelakaan di Kota Kendari Sulawesi Tenggara serta data mahasiswa aktif yang di ambil dari Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo.

HASIL

Tabel 1. Distribusi Responden Berdasarkan Kelompok Umur pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016

No.	Kelompok Umur (Tahun)	Jumlah (n)	Persentase (%)
1.	17 – 19	86	46,7
2.	20 – 23	95	51,6
3.	24 – 27	3	1,6
Total		184	100

Sumber: Data Primer, Desember 2016

Tabel 1 menunjukkan distribusi responden berdasarkan kelompok umur pada mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo dari 184 responden terdapat beberapa proporsi kelompok umur, tertinggi kelompok umur 20–23 tahun sebanyak 95 responden (51,6%), dan umur terendah 24–27 tahun sebesar 3 responden (1,6%).

Tabel 2. Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016.

No.	Jenis Kelamin	Jumlah (n)	Persentase (%)
1.	Laki-laki	77	41,8
2.	Perempuan	107	58,2
Total		184	100

Sumber: Data Primer, Desember 2016

Tabel 2 menunjukkan distribusi responden berdasarkan jenis kelamin pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo dari 184 responden terdapat beberapa proporsi jenis kelamin tertinggi yakni mahasiswa perempuan sebesar 107 responden (58,2%), dan terendah mahasiswa laki-laki sebanyak 77 responden (41,8%).

Tabel 3. Distribusi Responden Berdasarkan Angkatan pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016.

No.	Angkatan	Jumlah (n)	Persentase (%)
1.	2013	72	39,1
2.	2014	34	18,5
3.	2015	37	20,1
4.	2016	41	22,3
Total		184	100

Sumber: Data Primer, Desember 2016

Tabel 3 menunjukkan distribusi responden berdasarkan angkatan pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo dari 184 responden terdapat beberapa proporsi angkatan tertinggi yakni mahasiswa angkatan 2013 sebesar 72 responden (39,1%), dan terendah mahasiswa angkatan 2014 sebanyak 34 responden (18,5%).

Tabel 4. Distribusi Safety Riding pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016.

No.	Safety Riding	Jumlah (n)	Persentase (%)
1.	Kurang	57	30,9
2.	Baik	127	69,1
Total		184	100

Sumber : Data Primer, Desember 2016

Tabel 4 menunjukkan bahwa dari 184 responden, mahasiswa yang *safety riding* kurang sebanyak 57 responden (30,9%), dan mahasiswa dengan *safety riding* baik sebanyak 127 responden (69,1%).

Tabel 5. Distribusi Kondisi Kendaraan (REM) pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016.

No.	Kondisi Kendaraan (REM)	Jumlah (n)	Persentase (%)
1.	Buruk	100	54,3
2.	Baik	84	45,7
Total		184	100

Sumber : Data Primer, Desember 2016

Tabel 5 menunjukkan bahwa dari 184 responden yang di observasi, didapatkan kondisi rem yang baik pada kendaraan sepeda motor responden sebanyak 84 (45,7%), dan kondisi rem pada kendaraan sepeda motor responden yang buruk sebanyak 100 (54,3%).

Tabel 6. Distribusi kondisi kendaraan (Ban/Roda) pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016

No.	Kondisi Kendaraan (Ban/Roda)	Jumlah (n)	Persentase (%)
1.	Buruk	68	37,0
2.	Baik	116	63,0
Total		184	100

Sumber: Data Primer, Desember 2016

Tabel 6 menunjukkan bahwa dari 184 responden, sebagian besar kondisi kendaraan (ban/roda) yang baik sebanyak 116 (63,0%) pada kendaraan sepeda motor responden, dan kondisi kendaraan sepeda motor (ban/roda) yang buruk sebesar 68 (37,0%) pada kendaraan sepeda motor responden.

Tabel 7. Distribusi kondisi kendaraan (Instrumen Lampu) pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016.

No.	Kondisi Kendaraan (Instrumen Lampu)	Jumlah (n)	Persentase (%)
1.	Buruk	59	32,1
2.	Baik	125	67,9
Total		184	100

Sumber : Data Primer, Desember 2016

Tabel 7 menunjukkan bahwa dari 184 responden, sebagian besar kondisi kendaraan (instrumen lampu) yang baik sebanyak 125 (67,9%) pada kendaraan sepeda motor responden, dan kondisi kendaraan (instrumen lampu) yang buruk sebesar 59 (32,1%) pada kendaraan sepeda motor responden.

Tabel 8. Distribusi kondisi kendaraan (Kaca Spion) pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016

No.	Kondisi Kendaraan (Kaca Spion)	Jumlah (n)	Persentase (%)
1.	Buruk	102	54,5
2.	Baik	82	45,5
Total		184	100

Sumber : Data Primer, Desember 2016

Tabel 8 menunjukkan bahwa dari 184 responden, kondisi kendaraan (kaca spion) yang baik sebanyak 102 (54,5%) pada kendaraan sepeda motor responden, dan kondisi kendaraan (kaca spion) buruk sebesar 82 (45,5%) pada kendaraan sepeda motor responden.

DISKUSI

Gambaran *Safety Riding* Pada Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016

Safety riding merupakan salah satu upaya yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan angka kejadian cedera pada pengendara khususnya pengendara sepeda motor. Dalam *safety riding* sudah mencakup hal-hal seperti kelengkapan kendaraan, kelengkapan alat pelindung diri dan perilaku yang aman sebelum, sesaat, dan setelah berkendara, pelanggaran hukum lalu lintas, seperti menyebrangi jalan ketika lampu merah menyala, membelok tanpa memberikan tanda, mengemudi melebihi batas kecepatan, merupakan pelanggaran yang bisa berakibat fatal bagi pengemudi dan pengguna jalan yang lainnya. Perilaku ini timbul karena kurangnya kesadaran untuk mematuhi peraturan lalu lintas yang berlaku⁸.

Meskipun *safety riding* pada mahasiswa/mahasiswi di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo sudah terlihat baik, dimana hasil penelitian di dapatkan 127 (69,1%) mahasiswa/mahasiswi sudah memiliki perilaku baik. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Andiyta (2015), yang menyatakan sebagian besar responden yang berperilaku keselamatan berkendara baik yaitu 193 responden (50.7%). Sedangkan responden yang memiliki perilaku keselamatan berkendara buruk sebanyak 188 responden (49.3%). Penelitian yang sama oleh Zaman (2015) di Kabupaten Pangkep yang juga meneliti tentang perilaku *safety riding*, dimana hasil penelitiannya menunjukkan bahwa proporsi antara responden yang berperilaku *safety riding* baik sebesar 57,2% hampir sama dibandingkan responden yang berperilaku *safety riding* buruk sebesar 42,9%. *Safety riding* berkaitan dengan persiapan (*prepared*) dan kewaspadaan (*aware*). Untuk itu ada beberapa hal yang harus dipersiapkan sebelum mengemudi dan beberapa hal yang harus diwaspadai selama mengemudi. Sebelum menjalankan kendaraan, perlu

dilakukan pengecekan pada kendaraan untuk memastikan bahwa kendaraan dalam keadaan prima, sehingga nantinya dapat berkendara secara nyaman dan mencegah hambatan yang mungkin terjadi selama perjalanan akibat keteledoran pengecekan, karena gangguan kecil pada komponen mobil dapat memperbesar kecelakaan⁹.

Dari hasil ini didapatkan bahwa setelah melakukan pembagian kuesioner dan wawancara langsung kepada mahasiswa/mahasiswi di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo, bahwa masih banyak mahasiswa/mahasiswi yang tidak mengerti tentang *safety riding* berkendara saat menggunakan motor di jalan seperti tidak menggunakan helm, tidak mematuhi lalu lintas, dan berkendara dengan kecepatan tinggi. Meskipun perilaku adalah bentuk respons atau reaksi terhadap stimulus atau rangsangan dari luar organisme (orang), namun dalam memberikan *respons* sangat tergantung pada karakteristik atau faktor-faktor lain dari orang yang bersangkutan. Hal ini berarti meskipun stimulusnya sama bagi beberapa orang, namun *respons* tiap-tiap orang berbeda. Maka dari itu perlu adanya pengawasan yang baik bagi para pengendara motor dalam berperilaku.

Gambaran Kondisi Rem pada Kendaraan Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016

Rem merupakan salah satu komponen mesin mekanik yang sangat vital keberadaannya. Adanya rem memberikan gaya gesek pada suatu massa yang bergerak sehingga berkurang kecepatannya atau berhenti. Pemakaian rem banyak ditemui pada sistem mekanik yang kecepatan gerakannya berubah-ubah seperti pada roda kendaraan bermotor, poros berputar, dan sebagainya. Pada penelitian ini pemeriksaan pada rem kendaraan sepeda motor yang di lakukan yaitu pemeriksaan apakah rem depan dan belakang berfungsi dengan baik, rem depan yang lebih efektif dalam pengereman. Memeriksa apakah rem depan dan belakang berfungsi dengan khususnya rem depan yang lebih efektif dalam

pengereman. Periksa juga tinggi permukaan minyak rem dan jarak tuas rem¹⁰. kendaraan merupakan salah satu faktor yang menjadi penyebab kecelakaan. Tentunya, faktor kendaraan untuk sepeda motor masih dapat dirinci lagi menjadi berbagai macam komponen indikator di antaranya ban, rem, lampu, mesin, sasis, spion, dan perlengkapan berkendara. Komponen-komponen tersebut merupakan hal yang sangat penting supaya pengendara dapat mengurangi resiko kecelakaan¹¹.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 184 kendaraan sepeda motor responden, didapatkan kondisi rem pada sepeda motor responden yang baik sebanyak 84 (45,7%), dan kondisi rem pada sepeda motor responden yang buruk sebanyak 100 (54,3%). Hasil penelitian lain menunjukkan bahwa variabel rem relatif tidak berpengaruh terhadap kecelakaan dengan posisi marginal¹². penggunaan rem pada kendaraan bermotor didapatkan hasil baik dikarenakan kendaraan yang dimiliki oleh responden setiap bulannya dilakukan pengecekan terhadap kondisi kendaraan. Hasil penelitian lain menjelaskan bahwa secara umum kondisi rem sudah cukup baik sehingga tidak menjadi penyebab terjadinya kecelakaan¹³. Fenomena ini berbeda dengan hasil penelitian yang meninjau pengaruh kecepatan terhadap kecelakaan di mana pada saat kecepatan tinggi bila tidak didukung oleh kondisi rem yang baik serta tidak disertai oleh kemampuan pengendara yang terampil maka akan berpotensi menimbulkan kecelakaan¹⁴.

Dari hasil observasi langsung yang di lakukan di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo, kondisi rem pada kendaraan yang baik dikarenakan rem depan dan belakang pada kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi berfungsi dengan baik, menggunakan rem standar atau tidak menggunakan rem variasi, tuas rem berjarak 10 sampai 20 mm sesuai ketentuan standar pada rem yang disarankan oleh tenaga mekanik ahli dari PT Astra Honda Motor, sedangkan kondisi rem pada kendaraan mahasiswa/mahasiswi yang buruk dikarenakan oleh salah satu

dari rem depan dan belakang tidak berfungsi dengan baik, beberapa mahasiswa/mahasiswi menggunakan rem variasi, dan tuas rem depan/belakang berjarak kurang/lebih dari 10 sampai 20 mm yang tidak sesuai standar pada rem, sesuai yang disarankan oleh mekanik ahli dari PT Astra Honda Motor.

Dari hasil wawancara langsung menggunakan kuesioner *safety riding* perbedaan terdapat pada hasil observasi langsung di lapangan yang di lakukan oleh peneliti dan tenaga mekanik ahli dari PT Astra Honda Motor yaitu kondisi rem pada kendaraan mahasiswa ternyata masih banyak yang buruk di bandingkan yang baik dan tidak sesuai dengan hasil pengisian kuesioner oleh mahasiswa Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo, karena dari 184 responden ada sekitar 100 (54,3%) kondisi rem pada kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi yang buruk, hal tersebut di sebabkan oleh kurangnya pengawasan yang baik bagi pengendara motor khususnya mahasiswa/mahasiswi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo dalam memeriksa kondisi kendaraannya, kurangnya perhatian mahasiswa dalam memeriksakan kondisi kendaraannya sebelum berkendara bisa di sebabkan oleh ketidaktahuan mahasiswa terhadap pentingnya kondisi rem pada kendaraan sepeda motornya pada saat mengendara, kurangnya pememahaman mahasiswa yang menyepelkan kondisi rem pada kendaraan sepeda motornya karena pada saat peneliti melakukan observasi langsung bersama tenaga mekanik ahli banyak sekali motor mahasiswa yang kondisi remnya tidak normal atau sudah tidak sesuai standar pada sepeda motor, ada beberapa yang memakai rem variasi yang tidak sesuai standar pada rem, ada beberapa kondisi rem yang sudah tidak makan atau tidak berfungsi sebagaimana semestinya tapi masih di gunakan oleh mahasiswa dan tidak memperbaiki atau mengganti rem tersebut, baberapa motor juga jarang di servis, hal tersebut terbukti karena pada saat peneliti melakukan observasi langsung bersama mekanik ahli dari Astra Honda Motor, mekanik dan

peneliti menemukan jarak tuas rem yang melebihi atau kurang dari 10 sampai 20 cm yang sesuai ukuran ketentuan rem pada sepeda motor sesuai yang di sarankan oleh mekanik ahli, hal tersebut di sebabkan karena mahasiswa tidak pernah atau jarang menservis kendaraannya di bengkel, padahal hal tersebut sangat penting ketika ingin berkendara, dan mempersiapkan kondisi kendaraan sebelum berkendara di jalan raya sangat penting untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Gambaran Kondisi Ban/Roda pada Kendaraan Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016

Ban/roda adalah bagian penting dari kendaraan darat, dan digunakan untuk mengurangi getaran yang disebabkan ketidakrataan permukaan jalan, melindungi roda dari aus dan kerusakan, serta memberikan kestabilan antara kendaraan dan tanah untuk meningkatkan percepatan dan mempermudah pergerakan ban yang aus dan tekanan yang tidak sesuai akan menyebabkan jarak pengereman semakin panjang dan pengendalian menjadi tidak stabil saat menikung. Selain itu, tekanan angin yang sesuai menghasilkan pemakaian bahan bakar yang ekonomis. Oleh sebab itu periksa periksa ban dari pemakaian dan keretakan (kedalaman alur ban harus lebih dari 0,8 mm), tekanan ban dan *velk* atau jari-jari, ban yang di gunakan juga harus standar dan tidak menggunakan ban kecil. Ban yang digunakan pada kendaraan umumnya menggunakan ban bias/diagonal, biasanya terdiri dari ban luar dan ban dalam. Ban luar berfungsi sebagai pelindung sedangkan ban dalam berfungsi sebagai tempat menyimpan atau menahan angin, pada bagian untuk mengisi angin ban dalam dipasang pentil/nipel.

Karena tidak semua ban memiliki ban dalam, sejak tahun 1960 telah dibuat ban untuk motor tanpa ban dalam yang dikenal dengan nama ban tubeles. Bagian dalam dari ban tubeles terdapat suatu lapisan tipis karet lunak yang menutupi seluruh permukaan dalam dan ujung tepian pelek bertujuan untuk mencegah

kebocoran. Keuntungan ban tubeles bobotnya lebih ringan sehingga gaya inersia ban lebih kecil, panas yang timbul lebih kecil karena tidak ada gesekan antara ban dalam dan ban luar serta lebih praktis. Bila terjadi kebocoran mudah menambalnya yaitu, hanya menusukkan semen karet langsung ke dalam di bagian yang bocor saja dan waktu singkat. Kendaraan-kendaraan pribadi/modern sekarang banyak menggunakan ban tubeles¹⁵.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 184 kendaraan sepeda motor responden, sebagian besar kondisi ban/roda pada sepeda motor responden yang baik sebanyak 116 (63,0%), dan kondisi ban/roda pada sepeda motor responden yang buruk sebesar 68 (37,0%). Hasil penelitian lain menunjukkan bahwa variabel ban relatif tidak berpengaruh terhadap kecelakaan dengan posisi marginal (Suraji,2010), berbeda dengan penelitian lain, dari hasil penelitian didapatkan bahwa kecelakaan yang disebabkan ban pecah/gundul yang mengakibatkan 50% korban meninggal, sedangkan yang mengakibatkan luka/cedera sebanyak 50%, hasil ini mencerminkan bahwa kondisi ban pecah merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kondisi kendaraan pada pengendara hal ini dikarenakan biasanya ban yang gundul mudah pecah ketika pengendara sedang balap. Pada kondisi balap, panas yang ditimbulkan oleh gesekan antara ban dan jalan dapat membuat kondisi ban makin menipis dan pada akhirnya ban menjadi pecah, sehingga dengan kondisi ban yang pecah dapat menimbulkan kecelakaan saat berkendara¹⁶.

Berdasarkan observasi langsung yang di lakukan di lapangan oleh peneliti dan tenaga mekanik ahli dari PT Astra Honda Motor yang di lakukan di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo, kondisi ban/roda yang baik pada kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi karena ban/roda yang di gunakan merupakan ban/roda standar, tidak gundul atau masih layak untuk di gunakan dan tidak menggunakan

ban/roda dengan ukuran kecil yang tidak sesuai pada kendaraan sepeda motor sesuai yang disarankan oleh tenaga mekanik ahli dari PT Astra Honda Motor, sedangkan kondisi ban/roda yang buruk karena beberapa ban/roda yang di gunakan oleh mahasiswa/mahasiswi tidak standar atau menggunakan ban/roda kecil yang tidak sesuai dengan kendaraan sepeda motor, beberapa ban/roda motor mahasiswa/mahasiswi sudah tidak layak pakai atau gundul sesuai yang disarankan oleh tenaga mekanik ahli PT Astra Honda Motor.

Masih banyaknya kondisi ban/roda yang buruk pada kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi dapat di sebabkan oleh beberapa faktor diantaranya kurangnya perhatian dan pemahaman mahasiswa/mahasiswi terhadap pentingnya mempersiapkan kondisi kendarannya sebelum berkendara, kurangnya keinginan mahasiswa/mahasiswi untuk memeriksa/servis kendaraan sepeda motornya di bengkel motor, padahal sebagian besar pengetahuan mahasiswa/mahasiswi Fakultas kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo sudah baik terhadap *safety riding* tetapi pada pengaplikasiannya di dalam kehidupan sehari-hari masih kurang memperhatikan kondisi kendarannya, padahal pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara sangatlah penting untuk mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas yang terjadi di usia produktif, banyaknya kondisi ban/roda yang baik pada kendaraan sepeda motor mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo setelah peneliti dan tenaga mekanik ahli dari PT Astra Honda Motor melakukan observasi langsung pada kondisi kendaraan sepeda motor mahasiswa dikarenakan banyaknya jumlah motor baru yang di gunakan oleh mahasiswa sehingga kondisi ban yang di gunakan masih menggunakan ban/roda standar, sedangkan kondisi ban/roda yang buruk pada mahasiswa di sebabkan oleh beberapa mahasiswa mengganti ban/roda motornya dengan ban kecil supaya terlihat lebih keren, memodifikasi, dan moderen padahal hal tersebut malah membuat

kondisi motor menjadi tidak standar dan membuat kondisi sepeda motor menjadi buruk karena menggunakan ban/roda yang tidak sesuai dengan kendaraan sepeda motor, padahal dengan menggunakan ban yang standar sepeda motor mahasiswa bisa lebih nyaman di gunakan di jalan raya dan lebih *safety* di bandingkan dengan ban/roda kecil, begitupun ban yang sudah layak di gunakan atau gundul sangat berbahaya di gunakan di jalan raya karena sangat licin dan mudah pecah ketika di gunakan dengan kecepatan tinggi atau dengan kondisi cuaca yang buruk, hal tersebut malah bisa membahayakan pengendara sepeda motor khususnya mahasiswa yang kondisi bannya gundul dan sudah tidak layak untuk di gunakan.

Gambaran Kondisi Instrumen Lampu pada Kendaraan Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016

Instrumen lampu merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas bagi pengendara sepeda motor terutama fungsinya pada malam hari, instrumen lampu yang dimaksud adalah pastikan lampu sein, lampu rem, dan lampu depan semua menyala. Lampu sein dan lampu rem berguna untuk memberikan tanda kepada pengguna jalan lain (seperti pengemudi mobil dan pejalan kaki) mengenai tujuan yang akan dilakukan oleh pengendara sepeda motor. Pastikan lampu sein, lampu rem, dan lampu depan semua menyala. Lampu sein dan lampu rem berguna untuk memberikan tanda kepada pengguna jalan lain (seperti pengemudi mobil dan pejalan kaki) mengenai tujuan yang akan dilakukan oleh pengendara sepeda motor.

Untuk tercapainya tujuan berlalu lintas yang tertib, aman dan nyaman, UU RI No 22 Tahun 2009 pasal 106 ayat 4 menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang berlalu lintas. Dilanjutkan dengan pasal 107 ayat 2 menyatakan bahwa setiap pengendara sepeda motor selain mematuhi ketentuan wajib menyalakan lampu utama

pada siang hari, dan setiap pengendara harus memahami dan mematuhi peraturan perundang-undangan lalu lintas, Sistem lampu kendaraan mempunyai dua tujuan yaitu agar pengendara dapat melihat kondisi jalan di depannya sehingga konsisten dengan kecepatannya dan dapat membedakan atau menunjukkan kendaraan kepada pengamat dari segala penjuru tanpa menyilaukan¹⁷.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 184 kendaraan sepeda motor responden, sebagian besar kondisi instrumen lampu pada sepeda motor responden yang baik sebanyak 125 (67,9%), dan kondisi instrumen lampu pada sepeda motor responden yang buruk sebanyak 52 (32,1%). Hasil penelitian lain menunjukkan hasil analisis antara penggunaan lampu dengan kejadian kecelakaan lalu lintas secara statistik tidak cukup bermakna. Kecelakaan yang disebabkan oleh lampu kendaraan tidak menyala seringkali terjadi pada malam hari. Hal ini dikarenakan kondisi cahaya pada malam hari sangat minim, hanya mengandalkan lampu jalan dan lampu kendaraan. Akan tetapi saat lampu utama sepeda motor harus tetap dinyalakan pada siang hari, karena hal ini akan mempermudah pengendara lain mendeteksi kehadiran sepeda motor melalui spion¹⁸, hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang menyatakan bahwa konspisuiti yang baik, yaitu dengan cara menyalakan lampu pada siang hari, dapat mengurangi risiko kecelakaan sepeda motor hingga 29 %¹⁹.

Berdasarkan observasi langsung yang di lakukan oleh peneliti dan tenaga mekanik ahli dari PT Asra Honda Motor yang di lakukan di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo, kondisi instrumen lampu yang baik pada kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi karena instrumen lampu pada kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi masih berfungsi dengan baik, dalam hal ini lampu sein kiri/kanan, lampu rem dan lampu depan semua menyala dan masih berfungsi sebagaimana semestinya, kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswipun tidak menggunakan lampu variasi yang

tidak sesuai dengan standar lampu pada kendaraan sepeda motor sesuai yang disarankan oleh tenaga mekanik ahli dari PT Astra Honda Motor, sedangkan kondisi instrumen lampu yang buruk pada kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi karena beberapa lampu sein kiri/kanan, lampu rem dan lampu depan tidak berfungsi dengan baik dan ada beberapa mahasiswa/mahasiswi yang kendarannya menggunakan lampu variasi yang tidak sesuai dengan standar instrumen lampu sesuai yang disarankan oleh tenaga mekanik ahli PT Astra Honda Motor.

Beberapa kondisi instrumen lampu yang buruk pada kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo, karena kurangnya pemahaman mahasiswa/mahasiswi tentang pentingnya instrumen lampu dalam berkendara, kurangnya niat untuk memeriksakan kondisi kendaraan di bengkel motor, padahal pemeriksaan atau servis yang di lakukan rutin setiap bulannya sangatlah berguna untuk menyiapkan kondisi kendaraan saat berkendara dan dapat meminimalisir kecelakaan lalu lintas yang terjadi khususnya pada kendaraan sepeda motor, instrumen lampu juga sangat berguna untuk memberikan tanda pada pengguna jalan lain seperti pejalan kaki dan pengemudi/pengendara yang lain mengenai tujuan yang akan di lakukan oleh pengendara sepeda motor, kondisi instrumen lampu yang baik pada kendaraan sepeda motor mahasiswa setelah di lakukan observasi langsung oleh peneliti dan mekanik ahli dari PT Astra Honda Motor dikarenakan banyaknya jumlah motor baru yang di gunakan oleh mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat sehingga instrumen lampu pada kendaraan responden masih baik terutama pada lampu sein/weser kiri/kanan, lampu depan, dan lampu rem masih berfungsi dengan baik sebagaimana semestinya atau masih standar, sedangkan kondisi instrumen lampu yang buruk pada kendaraan sepeda motor mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo setelah

di lakukan observasi langsung oleh peneliti dan tenaga mekanik ahli dari PT Astra Honda Motor dikarenakan ada beberapa mahasisnya yang menggunakan instrumen lampu variasi dari lampu sein, lampu depan, dan lampu rem yang sudah tidak standar, hal tersebut dilakukan supaya sepeda motor terlihat lebih modif padahal hal tersebut tidak baik dan pemakaian instrumen lampu variasi juga sudah tidak sesuai standar pada kondisi sepeda motor, ada beberapa mahasiswa juga yang memasang skotlite untuk menutupi instumen lampu dengan menggunakan skotlite warna gelap supaya sepeda motor mahasiswa terlihat lebih keren, padahal hal tersebut tidak baik karena dapat mengurangi cahaya yang keluar dari kendaraan saat menyalakan lampu sein, lampu depan, dan lampu rem, hal tersebutpun sudah tidak standar pada instumen lampu, masih banyaknya mahasiswa yang selalu memodifikasi motornya terutama pada instrumen lampu pada sepeda motornya sangat tidak baik, karna instrumen lampu yang standar sangat berguna untuk lebih memperjelas ketika pengendara bermanuver atau ingin berhenti dan belok, dapat memberitahukan pengendara lain ketika melihat instrumen lampu yang di nyalakan sebagai tanda dalam berkendara oleh pengendara lain di siang dan malam hari, beberapa mahasiswapun masih menggunakan instrumen lampu yang sudah tidak berfungsi, hal tersebut karena mahasiswa tidak memperhatikan atau jarang menservis kendaraannya di bengkel, padahal servis yang di lakukan tiap bulannya sangat penting untuk mempersiapkan kondisi kendaraan sepeda motor yang akan di gunakan sebelum berkendara terutama pada instrumen lampu yang sangat berguna dalam berkendara di jalan raya, kurangnya pemahaman mahasiswa mengenai pentingnya instrumen lampu yang standar sangat berpengaruh terhadap kondisi kendaraan sepeda motor yang mereka gunakan, pengaplikasian dalam kehidupan sehari-hari sangat minim terutama pada pemeriksaan kondisi kendaraan yang akan

di gunakan meskipun beberapa mahasiswa sudah patuh terhadap *safety riding* dan menjaga agar kondisi kendaraannya tetap standar dan tidak memodifikasi kendaraannya.

Gambaran Kondisi Kaca Spion pada Kendaraan Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016

Kaca spion merupakan salah satu bagian terpenting pada kendaraan sepeda motor, pemasangan spion pada sisi sebelah kiri dan kanan serta ukuran yang sesuai dengan standar akan dapat mengurangi risiko kecelakaan, posisi kaca spion yang benar akan memberikan jarak pandang yang lebih luas pada pengendara motor, posisi kaca spion yang benar akan memberikan jarak pandang yang lebih luas. Melihat kaca spion pada saat berkendara sangat penting guna memeriksa langsung kondisi di sekitar pengendara, keberadaan spion juga berpengaruh terhadap kecelakaan sepeda motor.

Selain adanya dampak positif tentunya akan ada dampak negatif pula yang ditimbulkan dari sepeda motor yang menjadi gaya hidup masyarakat Indonesia, dalam melakukan perubahan bentuk dan fungsi sepeda motor yang sering di sebut dengan modifikasi sebagai pemenuh kebutuhan dan selera setiap pemiliknya, terkadang dilakukan tanpa memperhatikan unsur keselamatan dan norma hukum yang berlaku. Dalam (Bahari, 2010) meyakini bahwa sepeda motor anda harus lengkap, hal ini dikarenakan adanya aturan Pasal 285 ayat (1), bahwa setiap orang yang mengendarai sepeda motor di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot dan kedalaman alur ban. Terlebih bila modifikasi yang dilakukan merupakan modifikasi mesin motor itu sendiri karena biasanya modifikasi mesin dilakukan dengan tujuan agar sepeda motor mampu melaju dengan lebih kencang di atas rata-rata kecepatan standar yang telah diatur oleh pabrikan sepeda motor itu sendiri.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 184 kondisi kendaraan sepeda motor responden, sebagian besar kondisi kaca spion pada sepeda motor responden yang baik sebanyak 82 (45,5%), dan kondisi kaca spion pada sepeda motor responden yang buruk sebesar 102 (54,5%). Hasil penelitian lain menunjukkan kaca spion berfungsi untuk mengetahui keberadaan kendaraan yang di berada belakangnya sehingga pengendara dapat mengantisipasi ketika akan bermanuver, hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa dengan adanya keberadaan spion maka risiko kecelakaan dapat berkurang., maka pemasangan spion tersebut baru dianggap efektif bila kedua posisi, baik di sebelah kanan maupun kiri, terpasang dengan sempurna²⁰.

Berdasarkan observasi langsung yang di lakukan oleh peneliti dan tenaga mekanik ahli dari PT Asra Honda Motor yang di lakukan di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo, kondisi kaca spion yang baik pada kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi karena posisi kaca spion yang benar, menggunakan kaca spion standar dan lengkap kiri/kanan yang memberikan jarak pandang yang lebih luas pada pengendara, dan tidak menggunakan kaca spion variasi sesuai yang disarankan oleh tenaga mekanik ahli dari PT Astra Honda Motor, sedangkan kondisi kaca spion yang buruk pada kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi Fakultas kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo karena beberapa kaca spion pada kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi tidak menggunakan kaca spion standar lengkap kiri/kanan, dan beberapa menggunakan kaca spion variasi yang tidak sesuai dengan kendaraan sepeda motor sesuai yang disarankan oleh tenaga mekanik ahli PT Astra Honda Motor.

Masih banyaknya kondisi kaca spion yang buruk di bandingkan yang baik pada kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi disebabkan oleh masih kurangnya pemahaman mahasiswa/mahasiswi tentang *safety riding* dan kurangnya pemahaman mahasiswa/mahasiswi terhadap

penggunaan kaca spion, padahal kaca spion sangat berguna dalam berkendara guna memeriksa langsung kondisi di sekitar pengendara, posisi kaca spion yang benar akan memberikan jarak pandang yang lebih luas kepada pengendara sepeda motor khususnya, kondisi kaca spion pada kendaraan sepeda motor mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo yang baik setelah di observasi oleh peneliti dan tenaga mekanik ahli dari PT Astra Honda Motor karena sebagian sepeda motor mahasiswa merupakan motor baru sehingga kaca spion pada sepeda motor mahasiswa masih menggunakan kaca spion standar dan lengkap kiri dan kanan, sedangkan kondisi kaca spion yang buruk pada sepeda motor mahasiswa setelah di observasi oleh peneliti dan mekanik ahli dari PT Astra Honda Motor karena ada beberapa mahasiswa yang hanya menggunakan satu kaca spion pada sepeda motornya padahal motor yang digunakan merupakan motor baru, hal tersebut karena mereka melepas satu kaca spion pada sepeda motornya, padahal penggunaan kaca spion tidak lengkap kiri/kanan sangat tidak baik bagi pengendara ketika mengendarai kendaraan di jalan raya, dapat mengurangi jarak pandang pengendara terhadap kondisi disekitarnya saat berkendara.

Ada beberapa mahasiswa juga yang menggunakan kaca spion dengan ukuran kecil dan kaca spion variasi yang tidak standar, padahal penggunaan kaca spion kecil atau kaca spion variasi tidak baik ketika berkendara di jalan raya, jarak pandang pengendara akan semakin sedikit karena menggunakan kaca spion kecil dan tidak standar, hal tersebutpun akan berdampak buruk oleh pengendara ketika akan bermanuver dan melihat kondisi kendaraan yang ada di sekitarnya, masih banyaknya mahasiswa yang sering memodifikasi kendaraan sepeda motornya agar terlihat lebih keren dan menarik sehingga membuat kondisi kendaraan sepeda motornya menjadi tidak standar sangat tidak baik karena dengan memodifikasi sepeda motor malah dapat membuat kondisi kendaraan bisa menjadi

buruk atau tidak standar karena merubah kondisi kendaraan dengan menggunakan kaca spion variasi atau menggunakan kaca spion kecil yang dapat mengurangi jarak pandang pengendara ketika mengendarai sepeda motor di jalan raya, padahal dengan menggunakan kaca spion standar dan lengkap kiri/kanan sangat membantu pengendara untuk melihat kondisi kendaraan lain disekitarnya saat berkendara.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian ini tentang Gambaran *Safety Riding* pada mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016, maka dapat disimpulkan beberapa hal yaitu:

1. *Safety riding* pada mahasiswa/mahasiswi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo sudah baik yakni 127 (69,1%), dan yang masih kurang yakni 57 (30,9%).
2. Kondisi Rem pada Kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo masih buruk yakni 100 (54,3%), dan yang baik yakni 84 (45,7%).
3. Kondisi Ban/roda pada Kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo sudah baik yakni 116 (63,0%), dan yang buruk yakni 68 (37,0%).
4. Kondisi Instrumen lampu pada Kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo sudah baik yakni 125 (67,9%), dan yang buruk yakni 59 (32,1%).
5. Kondisi Kaca spion pada Kendaraan sepeda motor mahasiswa/mahasiswi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo masih buruk yakni 102 (54,5%), dan yang baik yakni 82 (45,5%).

SARAN

Berdasarkan simpulan hasil penelitian yang telah dilakukan pada mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo Tahun 2016, maka saran yang dapat diberikan yaitu:

1. Bagi mahasiswa yang mengendarai sepeda motor agar lebih memahami dan menerapkan *safety riding*, lebih memperhatikan kondisi kendaraannya sebelum berkendara di jalan raya juga lebih menaati rambu-rambu lalu lintas di jalan raya sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan akibat berkendara.
2. Bagi pihak kampus sebaiknya melakukan pengawasan terhadap mahasiswa yang mengendarai sepeda motor dan perlu menumbuh kembangkan sikap mahasiswa mengenai *safety riding* dan memperhatikan kondisi rem, ban/roda, instrumen lampu, dan kaca spion pada kendaraannya dengan cara sosialisasi mengenai *safety riding* serta aturan lalu lintas dengan bekerjasama dengan kepolisian satuan lalu lintas.
3. Bagi pihak kepolisian satuan lalu lintas diharapkan lebih memperketat pengawasan dengan mengadakan *sweeping* bagi mahasiswa/mahasiswi yang tidak mempersiapkan kondisi kendaraannya, khususnya pada rem, ban, instrumen lampu, dan kaca spion, serta tidak menaati peraturan lalu lintas, khususnya di sekitaran wilayah kampus Universitas Halu Oleo.
4. Bagi peneliti selanjutnya, perlu melakukan penelitian yang mendalam terkait faktor yang mempengaruhi mahasiswa berkendara tanpa memperhatikan kondisi kendaraannya sebelum, saat, dan setelah berkendara di jalan raya.

DAFTAR PUSTAKA

1. WHO. 2011. *Road Traffic Injuries*. tersedia di <http://www.who.int>. (diakses pada tanggal 25 Oktober 2016) (Ditjen Perhubungan Darat, 2015).
2. Manurung, Jeffry Rio. 2010. Hubungan Faktor-Faktor Penyebab Dan Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Kota Medan Tahun 2008-2010. Skripsi Universitas Sumatera Utara Poldasultra, 2016).
3. Novita, C,. 2015. Hubungan Tingkat Pengetahuan Kepatuhan *Safety Riding* pada Remaja di SMA 2 Sukoharjo. Surakarta. Keperawatan Stikes Kusuma Husada Surakarta.
4. Direktorat Lalu Lintas Polda Sulawesi Tenggara. *Data Kejadian Laka Lantaspolda Sulawesi Tenggara*. Tersedia di www.laka.ditlantaspoldasultra.com (diakses pada tanggal 26 Oktober 2016).
5. Novita, C,. 2015. Hubungan Tingkat Pengetahuan Kepatuhan *Safety Riding* pada Remaja di SMA 2 Sukoharjo. Surakarta. Keperawatan Stikes Kusuma Husada Surakarta.
6. Polres kendari, 2016. Data kecelakaan lalu lintas kota kendari tahun 2013 sampai 2016, Kendari Sulawesi Tenggara.
7. Mutmainnah, 2013. *Analisa Faktor Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas Di Polrestabes Kota Makassar Periode 1 Agustus 2012 – 31 Juli 2013*. Universitas Hasanuddin. Makassar.
8. Asdar, Muhammad. Rismayanti.Sidik, Dian 2013. *Perilaku Safety Riding Pada Siswa SMA Di Kabupaten Pangkep*.
9. Departemen Perhubungan Darat. 2008. *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pencegahannya di DKI Jakarta*. diakses melalui <http://www.hubdat.web.id>. (diakses pada tanggal 26 Oktober 2016).
10. Ditjen Perhubungan Darat. 2015. *Perhubungan Darat dalam Angka 2014*. Tersedia di www.hubdat.go.id. (diakses pada tanggal 27 Oktober 2016).
11. Ogden, KW. 2010. *Safer Road: A Guide to Road Safety Engineering*. Institute of Transport Studies Department of Civil Engineering Monash University Melbourne Australia.
12. Suraji, A, Tjahjono, N, Cakrawala, M, Effendy, S.B. 2010. Analisis Indikator Faktor Manusia Terhadap Kecelakaan Sepeda Motor, Jurnal Transportasi, Vol 10 No 2. Bandung: FSTPT.
13. Mitra, S, Washington, S, Dumbaugh, E, and Meyer, MD. 2014. Governors Highway Safety Associations and Transportation Planning: Exploratory Factor Analysis and Structural Equation Modeling, Journal of Transportation and Statistics. Department of Transportation USA.
14. Liu, CL, Chen, CL, Subramanian, R, and Utter, D. 2012. Analysis of Speeding-Related Fatal Motor Vehicle Traffic Crashes. NHTSA Technical Report.
15. Surma. 2015. Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol Jakarta-Cikampek Tahun 2015. Skripsi Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
16. Suryajaya. 2011. Aman dan Nyaman di Jalan, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
17. Radin Umar, R.S, Mackay, MG, and Hills, BL. 2010. Modelling of Conspicuity-Related Motorcycle Accidents in Seremban and Shah Alam, Malaysia. Accident Analysis and Prevention, Pergamon.
18. Hussain, H, Radin Umar, RS, Ahmad Farhan, MS, Dadang, MM. 2013. Key Components of a Motorcycle-Traffic System: A Study Along the Motorcycle Path in Indonesia. IATSS Research.
19. Zaman, 2015. *Determinan Perilaku Keselamatan Berkendara Sepeda Motor pada Remaja di Wilayah Pesisir Kabupaten Pangkep*. Jurnal. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin. Tersedia di <http://repository.unhas.ac.id:4001/digilib/files/disk1/370/--haerulzama-18>, jurnal.pdf (diakses pada tanggal 11 Desember 2016).
20. Ratnasari, Fitria. Lucky, T. Mulyadi. 2014 Hubungan Karakteristik Remaja Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Komonitas Motor Sulut King Community (SKC) Manado.