

Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja Di SMK Plus Prima Mandiri Makassar

Factors Related To The Incidence Of Traffic Accident In SMK Kesehatan Plus Prima Mandiri Of Makassar

Rosdiana Syakur, Hanafi Abdul Kadir, Maryono Dassi, Fitri Usman

Universitas Indonesia Timur Makassar

Email : rosdianaary@rocketmail.com

ABSTRAK

Menurut WHO, Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya atau korban kecelakaan tersebut. Penelitian ini bertujuan Untuk mengetahui Faktor yang berhubungan dengan kejadian Kecelakaan Lalu lintas pada remaja di SMK Kesehatan Plus Prima Mandiri kota Makassar tahun 2019. Jenis penelitian yang digunakan observasional dengan rancangan *Cross Sectional Study*. penelitian ini memiliki sampel sebanyak 54. Pengambilan sampel dengan menggunakan metode *purposive sampling*. Analisis data yaitu univariat dan bivariat dengan menggunakan uji chi-square. Hasil penelitian berdasarkan analisis bivariat menyatakan ada hubungan perilaku berkendara dengan kejadian kecelakaan lalu lintas ($p= 0,003$), kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi) ($p= 0,000$), persetujuan orang tua ($p= 0,005$). Penggunaan APD tidak berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas ($p = 0,742$). Disarankan pada siswa tidak menggunakan handphone saat berkendara, menggunakan helm, masker, dan sarung tangan saat berkendara, siswa yang tidak memiliki SIM agar tidak mengendarai sepeda motor, dan siswa yang diizinkan oleh orang tua untuk mengendarai motor agar tidak ugal-ugalan saat berkendara.

Kata Kunci : Kecelakaan , Penggunaan APD, Kepemilikan SIM.

ABSTRACT

According to WHO, traffic accidents are events on road traffic that involve at least one vehicle that causes injury or damage or harm to the owner or the victim of the accident. This research aims to determine the factors related to the incidence of traffic accidents in the youth at SMK Health, Plus Prima Mandiri Makassar in 2019. This type of observational research is used with the Cross Sectional Study Draft. The sample in this study amounted to 54. Sampling using the Purposive sampling method. Data analysis of univariate and bivariate using Chi-square test. The results of the study based on sufficient analysis stated there is a driving behavior relationship with the accident incident and then Linta ($p = 0.003$), SIM ownership ($p = 0.000$), parental consent ($p = 0.005$). Use of the APD is not associated with the incidence of traffic accident ($P = 0.742$). Recommended for students not using HP while driving, students must use helmets, masks, and gloves on the drive, students who do not own the SIM to avoid riding motorcycles, and students and schoolgirls who are allowed by parents to Riding the motor so as not to be distracted while driving.

Keywords : Accidents, Personal Protective Equipment, Driver Lisence

PENDAHULUAN

Kemacetan lalu lintas merupakan kejadian rutin di jalan-jalan di seluruh dunia. Ribuan orang kehilangan nyawa mereka di jalan setiap hari. Banyak jutaan lainnya mengalami kecacatan dalam kehidupannya. Anak-anak dan dewasa muda merupakan usia yang rentan dengan kejadian kecelakaan. Setiap jam setiap hari, empat puluh remaja meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Artinya setiap hari ada seribu lainnya keluarga harus mengalami kehilangan orang yang dicintai. Kecelakaan yang melibatkan sepeda motor dan kendaraan lainnya terjadi sekitar 50% korban kecelakaan sepeda motor di Amerika Serikat .¹

Menurut Global Status Report on Road Safety (2013), sebanyak 1,24 juta korban meninggal tiap tahun di seluruh dunia dan 20–50 juta orang mengalami luka akibat kecelakaan lalu lintas. Data WHO menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak di dunia dengan rata-rata angka kematian 1000 anak dan remaja setiap harinya pada rentang usia 10–24 tahun. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam tiga tahun terakhir ini menjadi pembunuh terbesar ketiga setelah penyakit jantung koroner dan tuberculosis berdasarkan penilaian oleh WHO (Badan Intelijen Negara RI, 2014).²

WHO menyatakan bahwa Sekitar 1.25 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan Lalu Lintas jalan. Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda, berusia 15–29 tahun. 90 % dari kematian di dunia di jalan-jalan terjadi pada negara berpendapatan rendah dan menengah, meskipun negara-negara ini memiliki sekitar setengah dari kendaraan di dunia. Separuhnya dari mereka yang meninggal di jalan di dunia adalah pengguna jalan yang berisiko seperti: pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengendara sepeda motor. Jika tanpa tindakan, kecelakaan Lalu Lintas di jalan diperkirakan akan naik menjadi penyebab utama 7 kematian pada tahun 2030. ¹

Menurut data Kementerian Perhubungan selama 2016 terjadi 106.573 kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia. Sebanyak 73,9 persennya melibatkan sepeda motor.

Di Indonesia pada tahun 2015 menurut Badan Pusat Statistik Indonesia (BPS) jumlah kasus kecelakaan lalu lintas mencapai 98.970 kasus. Korban meninggal dunia sebanyak 26.495 orang, luka berat 23.937 orang, dan luka ringan sebanyak 110.714 orang. Sedangkan pada tahun 2016 jumlah kasus kecelakaan lalu lintas mencapai 106.129 kasus dengan korban meninggal dunia sebanyak 26.185 orang luka berat 22.558 dan luka ringan sebanyak 121.550 orang. Terjadi peningkatan kasus kecelakaan lalu lintas di tahun 2016 sebanyak 7,23% dibandingkan dengan tahun 2015 ³

Data Badan Pusat Statistik (2015) menunjukkan bahwa angka kecelakaan yang paling banyak adalah sepeda motor dengan jumlah 98,88 juta unit atau 81,5%. Indonesia menjadi negara ketiga di Asia dengan total kematian akibat kecelakaan lalu lintas sebesar 38.279 pada tahun 2015. ⁴

Merujuk data yang dikeluarkan Kordinator lalu lintas Polisi Republik Indonesia, tren kecelakaan lalu lintas secara nasional setiap tahunnya terus mengalami peningkatan. Sejak 2014 hingga terakhir tahun lalu, jumlahnya semakin banyak. Sepanjang 2014 tercatat 95.906 kasus, tahun selanjutnya 98.970 kasus, dan terakhir 2016 meningkat menjadi 105.374 kasus. Namun, jika dibandingkan dengan 2012 mengalami penurunan dari 117.949 kasus menjadi 100.106 kasus pada 2013.⁵

Menurut data dari kepolisian Republik Indonesia (2015), sepanjang tahun 2014 terjadi 152.130 kejadian kecelakaan kendaraan bermotor di Indonesia. Sebagian besar terjadi pada kendaraan sepeda motor sebanyak 108.883 unit. Hal tersebut mengakibatkan korban mengalami luka ringan, luka berat, meninggal dunia dan kerugian secara material⁶

Pada tahun 2014, Jakarta menempati urutan pertama sebagai provinsi dengan jumlah sepeda motor terbanyak yaitu 13.120.818 unit. Hal ini dikarenakan DKI Jakarta merupakan pusat pemerintahan ibukota Negara Republik Indonesia, pusat perdagangan, pusat pariwisata, dan pusat segala aktivitas ekonomi lainnya yang mengakibatkan tingginya mobilitas di Jakarta. Tak heran Jakarta menjadi salah satu kota di Indonesia yang rawan dengan kecelakaan lalulintasnya.⁷

Berdasarkan data Ditlantas Polda Sulawesi Selatan angka Kecelakaan lalu lintas mencapai 1.686 kasus, dengan korban meninggal 1.093 orang. Kegunaan sepeda motor yang juga dapat digunakan sebagai mata pencaharian (ojek) semakin menambah daftar keunggulan sepeda motor sebagai sarana transportasi personal yang populer⁸

Berdasarkan data RSUD Pangkep tahun 2010 kecelakaan lalu lintas termasuk dalam 5 besar Penyakit Tidak Menular (PTM) untuk pasien rawat inap dan rawat jalan. Kecelakaan lalu lintas menempati urutan kelima untuk pasien rawat inap dengan jumlah 66 kasus setelah penyakit hipertensi, diabetes melitus, asma dan stroke. Namun, untuk jumlah pasien rawat jalan kecelakaan lalu lintas menempati urutan pertama dengan jumlah kasus sebanyak 434 kasus.

Kota Makassar sebagai kota terbesar di Sulawesi Selatan juga merupakan salah satu kota yang memiliki aktivitas lalu lintas cukup tinggi dan termasuk ke dalam golongan kota raya. Kondisi lalu lintas di Kota Makassar yang bersifat heterogen di mana kendaraan tumpah ruah dalam suatu jalan tanpa membedakan karakteristik dan fungsi dari kendaraan tersebut menyebabkan tingginya angka kecelakaan.

Selama tahun 2015, di Makassar terjadi 810 kecelakaan yang melibatkan 932 sepeda motor. Korban meninggal mencapai 117 orang dengan 99 orang (84,62%) adalah pengendara sepeda motor. Selain itu, kerugian ekonomi akibat kecelakaan dengan korban meninggal dunia, kerugian material mencapai Rp 1.887.930.000.⁹

Kecelakaan di jalan raya merupakan faktor penyebab utama kematian pada usia muda, khususnya laki-laki dan menyebabkan kecacatan fisik. Tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada usia muda karena rendahnya persepsi mereka terhadap risiko bahaya yang ada di jalan raya. Pengendara berusia muda lebih sering menempatkan diri mereka pada situasi berbahaya misalnya dengan mengendarai motor dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah, tidak menggunakan alat keselamatan berupa helm dan sarung tangan

Masa remaja termasuk masa yang sangat menentukan karena pada masa ini anak-anak mengalami perubahan psikis dan fisiknya. Terjadinya perubahan kejiwaan menimbulkan kebingungan dikalangan remaja sehingga masa ini disebut oleh orang barat sebagai periode storm und drang. Karena pada masa remaja mereka mengalami perubahan emosi dan sehingga mereka mudah untuk melanggar atau menyimpang dari aturan dan norma-norma sosial yang berlaku dikalangan masyarakat. Hasil penelitian Handayani et al (2017) memperlihatkan bahwa; remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta yang memiliki SIM C hanya sebagian, masih banyak remaja yang sudah mengendarai motor namun belum berusia 17 tahun, ada juga remaja mengendarai dengan kecepatan di atas ambang batas, dan melanggar lampu dan rambu lalu lintas jalan raya.¹⁰

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (fadilah andy nastiti, 2017) terkait hubungan antara kepemilikan SIM C dan keikutsertaan dalam tes pembuatan sim dengan pengetahuan berkendara dan kecelakaan lalu lintas di kabupaten sidoarjo bahwa kepemilikan SIM C ($p = 0,259$; RR 1,533) dan keikutsertaan dalam tes SIM ($p = 1,00$; RR 0,586) tidak mempunyai hubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA kelas XI di Kabupaten Sidoarjo serta kepemilikan SIM C ($p = 1,00$; RR 1,008) dan keikutsertaan dalam tes SIM ($p = 1,00$; RR 0,983) tidak mempunyai hubungan pula dengan pengetahuan berkendara pada siswa SMA kelas XI di Kabupaten Sidoarjo.¹¹

Hasil penelitian lainya dina lusiana setyowoti (2018) terkait factor kecelakaan lalu lintas pada siswa sekolah menengah atas di kota samarinda bahwa terdapat hubungan antara kejadian kecelakaan dengan perilaku saat berkendara menunjukkan adanya hubungan antara kejadian kecelakaan dengan perilaku melanggar lampu kuning $p=0,015$, menelepon $p=0,041$, mengirim SMS $p=0,000$, merokok $p=0,01$ dan berkendara lebih dari 2 orang $p=0,043$.¹

Berdasarkan penjelasan tersebut peneliti ingin mengetahui Faktor yang berhubungan dengan kejadian Kecelakaan Lalu lintas pada remaja di SMK Kesehatan Plus Prima Mandiri kota Makassar .

BAHAN DAN METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah *Observasional* dengan pendekatan *cross sectional study*, yaitu variabel independen dan dependen diamati pada periode waktu yang sama dengan tujuan untuk mengetahui Faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada remaja SMK Kesehatan Plus Priam Mandiri Kota Makassar. Penelitian ini dilakukan di SMK Kesehatan Plus Prima Mandiri Kota Makassar sedangkan waktu penelitiannya mulai dari 27 Agustus sampai 27 september 2019. Populasi dalam penelitian ini adalah semua Siswa SMK Kesehatan Plus Prima Mandiri Kota Makassar Tahun 2019 sebanyak 63 populasi. Sampel dalam penelitian ini adalah sebagian siswa SMK Kesehatan Plus Prima Mandiri Makassar Tahun 2019

Data primer yaitu data yang diperoleh peneliti pada saat melakukan observasi langsung dengan menggunakan lembar observasi (kuesioner). Pengolahan data digunakan dengan sistem komputerisasi melalui alat bantu program analisis komputer untuk memperoleh nilai statistik dalam bentuk tabel dari data hasil observasi melalui kusioner.

HASIL PENELITIAN

Hasil analisis univariat diketahui bahwa dari 54 siswa yang mengalami Kecelakaan sebanyak 53,7% dan yang tidak mengalami sebanyak 46,3%, memiliki Perilaku buruk dalam berkendara sebanyak 61,1% dan yang Memiliki Perilaku baik sebanyak 38,9%, tidak patuh memakai APD sebanyak 46,3%. Sedangkan patuh memakai APD sebanyak 53,7%, memiliki SIM sebanyak 59,3% sedangkan yang memiliki SIM sebanyak 40,7%, Setuju sebanyak 59,3% sedangkan yang Setuju 40,7%

1. Hubungan Perilaku Berkendara dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Tabel. 1

Hubungan Perilaku Berkendara dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Di SMK Kesehatan Plus Prima Mandiri

Perilaku Berkendara	Kejadian kecelakaan Lalu Lintas				Jumlah	X ² (p)
	Mengalami		Tidak Mengalami			
	n	%	n	%	n	
Buruk	23	69,7	10	30,3	33	8,730 (0,003)
Baik	6	28,6	15	71,4	21	
Jumlah	29	53,7	25	46,3	54	

Sumber. Data primer

Dari tabel 1 menunjukan bahwa variabel perilaku berkendara ada hubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,003$

2. Hubungan Kepemilikan SIM dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Tabel. 2

Hubungan Kepemilikan SIM dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Di SMK Kesehatan Plus Prima Mandiri

Kepemilikan SIM	Kejadian kecelakaan Lalu Lintas				Jumlah	X ² (p)
	Mengalami		Tidak Mengalami			
	n	%	n	%	n	
Tidak memiliki	24	75,0	8	25,0	32	14,328 (0,000)
Memiliki	5	22,7	17	77,3	22	
Jumlah	29	53,7	25	46,3	54	

Sumber. Data primer

Dari tabel 2 menunjukan bahwa variabel kepemilikan SIM ada hubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,000$

3. Hubungan Persetujuan Orang Tua dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Tabel. 3

Hubungan Persetujuan Orang Tua dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Di SMK Kesehatan Plus Prima Mandiri

Persetujuan Orang Tua	Kejadian kecelakaan Lalu Lintas				Jumlah	X ² (p)
	Mengalami		Tidak Mengalami			
	n	%	n	%	n	
Tidak setuju	23	71,9	9	28,1	32	10,431 (0,005)
Setuju	6	27,3	16	72,7	22	
Jumlah	29	100,0	25	100,0	54	

Sumber. Data primer

Dari tabel 3 menunjukan bahwa variabel persetujuan orang tua ada hubungan antara kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,005$

4. Hubungan memakai APD Dengan Kejadian kecelakaan lalu lintas

Tabel. 4

Hubungan memakai APD Dengan Kejadian kecelakaan lalu lintas Di SMK Kesehatan Plus Prima Mandiri

Memakai APD	Kejadian kecelakaan Lalu Lintas				Jumlah	X ² (p)
	Mengalami		Tidak Mengalami			
	n	%	n	%	n	0,742 (0,389)
Tidak Patuh	15	60,0	10	40,0	25	
Patuh	14	48,3	15	51,7	29	
Jumlah	29	53,7	25	46,3	54	

Sumber. Data primer

Dari tabel 4 menunjukan bahwa variabel memakai APD tidak ada hubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,389$

PEMBAHASAN

1. Hubungan Perilaku berkendara dengan kejadian kecelakaan lalu lintas

Perilaku berkendara pada penelitian ini adalah perilaku remaja berpikir bahwa mereka cukup dewasa untuk mengendarai sepeda motor di jalan, tetapi dengan perilaku yang tidak baik seperti menggunakan alat komunikasi saat berkendara, berboncengan lebih dari 2 orang, dan sering melanggar rambu-rambu lalu lintas .

Dalam penelitian ini yang ditemukan bahwa siswa yang berperilaku buruk dalam berkendara dan yang mengalami kecelakaan sebanyak 69,7%, Hal ini disebabkan karena pada saat siswa berkendara dia sering mengantuk dan melamun. sedangkan siswa yang berperilaku buruk dan tidak mengalami kecelakaan sebanyak 30,3%, hal ini disebabkan karena saat siswa berkendara dia tidak sering menggunakan HP dan tidak sering berboncengan lebih dari 2 orang.

Siswa yang berperilaku baik dalam berkendara dan mengalami kecelakaan sebanyak 28,6%. Hal ini disebabkan karena siswa sering menyalip kendaraan lain dalam kecepatan lebih dari 60 km, siswa sering berugal-ugalan pada saat pulang sekolah dan siswa sering menerobos lampu merah . sedangkan berperilaku baik yang tidak mengalami kecelakaan sebanyak 71,4%, hal ini dikarenakan siswa berperilaku baik saat berkendara dan mematuhi peraturan rambu-rambu lalu lintas sehingga tidak terjadi kecelakaan.

Hasil analisis uji chi-square di peroleh nilai X^2 hitung $8,730 > X^2$ tabel $3,841$ dan nilai $p(0,000) < \alpha (0,003)$, artinya ada hubungan perilaku dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada remaja di smk kesehatan plus prima mandiri kota makassar.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Diana lusiana setyowati, dkk (2018) pada faktor penyebab kecelakaan lalu lintas

pada siswa sekolah menengah atas di kota samarinda yang menyatakan ada hubungan antara kecelakaan lalu lintas dengan perilaku saat berkendara

2. Hubungan Memakai Alat pelindung diri (APD) dengan kejadian kecelakaan lalu lintas

Alat Pelindung Diri (APD) adalah salah satu upaya untuk melindungi sebagian atau seluruh tubuhnya dari potensi bahaya. Seperti ketika kita berkendara. kita harus menggunakan helm, masker, jaket, kaos tangan dan sepatu.

Dalam penelitian ini yang ditemukan bahwa siswa yang tidak patuh memakai APD yang mengalami kecelakaan sebanyak 60,0%, karena keadaan siswa yang mengantuk hal ini disebabkan karena begadang mengerjakan tugas, sebab lainnya juga diakibatkan oleh keadaan jalan yang berlubang dan siswa tidak fokus melihat jalan sedangkan siswa tidak patuh memakai APD yang tidak mengalami kecelakaan sebanyak 40,0%, karena pada saat siswa berkendara dia menggunakan helm dan masker.

Siswa yang patuh memakai APD yang mengalami kecelakaan sebanyak 48,3%. Sedangkan patuh memakai APD yang tidak mengalami kecelakaan sebanyak 51,7%. Hal ini disebabkan karena siswa yang tidak menggunakan helm sehingga debu masuk dimata dan mengalami buta sementara, sehingga konsentrasinya buyar.

Hasil analisis uji chi-square diperoleh nilai X^2 hitung (0,742) < X^2 Tabel (3,841) dan nilai p (0,389) > α (0,05), artinya tidak ada hubungan antara penggunaan APD dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada remaja di SMK Kesehatan plus prima mandiri Makassar tahun 2019

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Fricilia kawengian dkk (2017). Fricilia kawengian menyatakan ada hubungan penggunaan helm dengan derajat cedera kepala akibat kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,017$

3. Hubungan Mempunyai SIM dengan kejadian kecelakaan lalu lintas

Surat Izin Mengemudi (SIM) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan

administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor.

Dalam penelitian ini yang di temukan bahwa siswa yang tidak memiliki SIM yang mengalami kecelakaan sebanyak 75,0%. Hal ini disebabkan karena siswa sering terburu-terburu kesekolah sehingga dia menambah kecepatan lebih dari 60 km, sedangkan siswa yang memiliki SIM Tetapi tidak mengalami kecelakaan sebanyak 24,0%, hal ini disebabkan karena pada saat siswa berkendara dia mematuhi aturan lalu lintas.

Siswa yang tidak memiliki SIM dan mengalami kecelakaan sebanyak 22,7% Hal ini karena untuk mendapatkan SIM salah satu syaratnya adalah usia 17 tahun sementara umur siswa belum memenuhi syarat untuk memiliki SIM, dengan kata lain bahwa siswa belum mempunyai keterampilan dalam mengemudikan kendaraan sepeda motor karena belum mempunyai SIM. Sedangkan yang tidak memiliki SIM dan mengalami kecelakaan sebanyak 25,0%, Kondisi ini dapat meningkatkan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa karena belum dimilikinya keterampilan/skill berkendara yang aman

Hasil analisis uji chis-quare diperoleh nilai X^2 hitung (14,328) > X^2 Tabel (3,841) dan nilai p (0,000) < α (0,05), artinya ada hubungan antara kepemilikan SIM dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada remaja di SMK Kesehatan Plus Prima Mandiri Makassar Tahun 2019

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Muhammad efendi pomuri (2014) yang menyatakan kepemilikan SIM merupakan factor resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas BLU RSUP Prof. Dr. R. D. Kandou kota Manado.

4. Hubungan Persetujuan Orang Tua Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

Orang tua harus senantiasa memperhatikan dan menjaga anak-anak mereka agar tidak membawa sepeda motor ke sekolah atau kemana saja, dengan sikap yang tegas terhadap anak mereka, maka anak-anak pasti tidak akan berani untuk membawa kendaraan sebelum waktunya tiba (cukup umur, dan memiliki SIM) jika tidak seizin dari orang tua. Sering kali para orang tua mengijinkan anaknya karena mereka memiliki alasan-alasan tertentu. Alasan yang biasanya mendasari adalah karena mereka (para orang

tua) sangat sibuk sehingga mereka tidak memiliki waktu meluangkan waktunya untuk anaknya. Entah itu mengantar ke sekolah atau kegiatan yang lainnya sehingga mereka lebih memilih untuk memberi izin anak mengendarai motor tanpa mempertimbangkan resikonya.

Dalam penelitian ini yang di temukan bahwa siswa yang tidak disetujui oleh orang tuanya dalam berkendara yang mengalami kecelakaan sebanyak 71,9%. Hal ini disebabkan karena siswa tidak mendengarkan perkataan orang tuanya agar tidak membawa kendaraan dengan kecepatan tinggi, sedangkan siswa yang tidak disetujui oleh orang tuanya untuk membawa kendaraan dan tidak mengalami kecelakaan sebanyak 28,1%. Hal ini disebabkan karena siswa sudah cukup umur untuk membawa kendaraan kesekolah

Siswa yang disetujui orang tuanya untuk membawa kendaraan ke sekolah yang mengalami kecelakaan sebanyak 27,3%. Hal ini disebabkan karena siswa tidak mendengarkan orang tuanya untuk tidak membawa kendaraan kesekolah karena siswa belum cukup umur untuk membawa kendaraan, sedangkan yang disetujui mengalami sebanyak 27,3%, sedangkan yang tidak mengalami sebanyak 72,7%, hal ini disebabkan karna siswa

Hasil Analisis uji chi-square di peroleh nilai X^2 hitung 10,431% $> X^2$ nilai $p < a$, dimana $p = (0,005) < a = (0,05)$ artinya ada hubungan persetujuan orang tua dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada remaja di smk kesehatan plus prima mandiri makassar tahun 2019

Penelitian ini sejalan dengan penelitian maulina (2017) terhadap tanggung jawab orang tua dalam kecelakaan lalulintas yang dilakukan oleh anak diketahui bahwa bentuk tanggung jawab orang tua terhadap kecelakaan lalulintas yang disebabkan oleh anak berupa memberikan ganti kerugian kepada pihak yang dirugikan. Namun pada pembayaran ganti kerugian terdapat ketidaksesuaian dengan kerugian yang nyata diderita pihak korban.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilaksanakan dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara perilaku berkendara, kepemilikan SIM dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja SMK Kesehatan Plus Prima Mandiri Kota Makassar. tidak ada hubungan yang signifikan antara penggunaan APD dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada remaja di SMK Kesehatan Plus Prima Mandiri Kota Makassar

Disarankan kepada Siswa agar berperilaku baik dalam berkendara dan memakai alat pelindung diri (APD).

DAFTAR PUSTAKA

1. Setyowati LD, Firdaus RA, Rohmah N, Masyarakat FK, Mulawarman U. *FACTOR CAUSE OF ROAD ACCIDENTS AT SENIOR HIGH SCHOOL STUDENTS IN SAMARINDA*. 2018;(August):329-338. doi:10.20473/ijosh.v7i3.2018.329
2. Jalur P, Kecepatan DAN, Analysis R, Ua FKM, Epidemiologi D, Ua FKM. *Analisis risiko kecelakaan lalu lintas berdasar pengetahuan, penggunaan jalur, dan kecepatan berkendara*. 2015;(July 2016):275-287. doi:10.20473/jbe.v4i2.2016.275
3. Abdurrahman H, purba ulina jem dan kawan-kawan. *hubungan mencari sensasi dengan perilaku pengendara beresiko pada remaja*. 2017;2015:2016-2019.
4. widiyawati novita. *hubungan tingkat pengetahuan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek online di surakarta*. 2018.
5. Natanael J. *Gambaran Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Sumatera Utara Tahun 2016*. 2018.
6. Anwar, Rosalina D. *ANALISIS RISIKO KECELAKAAN LALU LINTAS BERDASAR TIPE KEPRIBADIAN DAN PELANGGARAN PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR*. 2017;(December):179-189. doi:10.20473/ijph.v12i1.2017.179-189

7. maharani deistania. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Remaja Berkendara Sepeda Motor Di Sepanjang Ruas Jalan Matraman-Rawamangun, Jakarta Timur Tahun 2016.*; 2016.
8. Asdar M, Sidik D. *PERILAKU SAFETY RIDING PADA SISWA SMA DI KABUPATEN PANGKEP SAFETY RIDING BEHAVIOUR ON SENIOR HIGH SCHOOL STUDENTS IN PANGKEP DISTRICT Alumni Epidemiologi FKM Unhas Bagian Epidemiologi FKM Unhas PENDAHULUAN Safety riding merupakan upaya yang dilakukan untu.*
9. Hasmar H, Sakti adisasmita adji, Muhammad ramli isran, aly hamid sumarni(universitas hasanuddin M. *KECELAKAAN SEPEDA MOTOR. 2017. 17(2):155-164.*
10. Masyarakat FK, Keselamatan M, Kesehatan DAN. *Fakultas Kesehatan Masyarakat Magister Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Depok Juli 2012.*; 2012.
11. Masyarakat FK, Airlangga U. *KECELAKAAN LALU LINTAS DI KABUPATEN SIDOARJO Fadilah Andy Nastiti Salah satu penyebab kematian di dunia adalah kecelakaan lalu lintas . Pada tahun 2015 , World Health Organization (WHO) memublikasikan sebuah laporan yakni The Global Report on Road Safet. 2017;(August):167-178. doi:10.20473/ijph.v12i1.2017.167-178*